Office national de l'énergie | National Energy Board

# Motifs de décision

## Demande présentée par Sea Breeze Victoria Converter Corporation en vue de construire et d'exploiter une ligne internationale de transport d'électricité

**EH-1-2006**

**Septembre 2006**

**Installations**

Canada

Office national de l'énergie

# Motifs de décision

Relativement à

**Demande présentée par Sea Breeze Victoria Converter Corporation en vue de construire et d'exploiter une ligne internationale de transport d'électricité**

**EH-1-2006**

**Septembre 2006**

**Autorisation de reproduction**

Le contenu de cette publication peut être reproduit à des fins personnelles, éducatives et(ou) sans but lucratif, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission de l'Office national de l'énergie, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que l'Office national de l'énergie soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec l'Office national de l'énergie ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, faire parvenir un courriel à : info@neb-one.gc.ca

**Permission to Reproduce**

Materials may be reproduced for personal, educational and/or non-profit activities, in part or in whole and by any means, without charge or further permission from the National Energy Board, provided that due diligence is exercised in ensuring the accuracy of the information reproduced; that the National Energy Board is identified as the source institution; and that the reproduction is not represented as an official version of the information reproduced, nor as having been made in affiliation with, or with the endorsement of the National Energy Board.

For permission to reproduce the information in this publication for commercial redistribution, please e-mail: info@neb-one.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada 2006 représentée par l'Office national de l'énergie

© Her Majesty the Queen in Right of Canada 2006 as represented by the National Energy Board

N° de cat. NE22-1/2006-3F
ISBN 0-662-72171-3

Cat No. NE22-1/2006-3E
ISBN 0-662-43698-9

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

This report is published separately in both official languages.

**Demandes d'exemplaires :**
Bureau des publications
Office national de l'énergie
444, Septième Avenue S.-O.
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Courrier électronique : publications@neb-one.gc.ca
Télécopieur : 403-292-5576
Téléphone : 403-299-3562
1-800-899-1265

**Copies are available on request from:**
The Publications Office
National Energy Board
444 Seventh Avenue S.W.
Calgary, Alberta, T2P 0X8
E-Mail: publications@neb-one.gc.ca
Fax: 403-292-5576
Phone: 403-299-3562
1-800-899-1265

**Des exemplaires sont également disponibles à la bibliothèque de l'Office**
(rez-de-chaussée)

**For pick-up at the NEB office:**
Library
Ground Floor

Imprimé au Canada

Printed in Canada

# Table des matières

**Liste des figures** ..... iii
**Liste des annexes** ..... iii
**Abréviations, sigles et définitions** ..... iv
**Exposé et comparutions** ..... vi

**1. Introduction** ..... 1

**2. Nécessité des installations** ..... 5
2.1 Position de Sea Breeze ..... 5
2.1.1 Développement de la capacité de transport aux États-Unis ..... 5
2.1.2 Développement de la capacité de transport dans l'Ouest canadien ..... 6
2.1.3 Facteurs influant sur les objectifs du projet Juan de Fuca ..... 6
2.1.4 Retombées du projet ..... 7
2.2 Positions des parties ..... 9
2.3 Réponse de Sea Breeze ..... 10

**3. Financement du projet** ..... 12
3.1 Position de Sea Breeze ..... 12
3.2 Positions des parties ..... 13
3.3 Réponse de Sea Breeze ..... 13

**4. Conception technique et installation** ..... 15
4.1 Conception générale ..... 15
4.2 Normes de conception et d'installation ..... 15
4.2.1 Position de Sea Breeze ..... 15
4.2.2 Positions des parties ..... 16
4.3 Conception et installation du tronçon terrestre, et croisements d'éléments d'infrastructure ..... 17
4.3.1 Position de Sea Breeze ..... 17
4.3.2 Positions des parties ..... 18
4.3.3 Réponse de Sea Breeze ..... 18
4.4 Installation du câble sous-marin ..... 19
4.4.1 Position de Sea Breeze ..... 19
4.4.2 Positions des parties ..... 20
4.4.3 Réponse de Sea Breeze ..... 20
4.5 Forage dirigé horizontal ..... 22
4.5.1 Position de Sea Breeze ..... 22
4.5.2 Positions des parties ..... 22
4.6 Incidence sur les réseaux en place ..... 24
4.6.1 Position de Sea Breeze ..... 24
4.6.2 Positions des parties ..... 25
4.6.3 Réponse de Sea Breeze ..... 25

**5. Choix du tracé et questions foncières ..... 27**
5.1 Tracé de la LIT ..... 27
5.1.1 Tracé terrestre ..... 27
5.1.1.1 Position de Sea Breeze ..... 27
5.1.1.2 Positions des parties ..... 28
Résidents ..... 28
Réponse de Sea Breeze ..... 29
Goodwill Investments Ltd ..... 29
Réponse de Sea Breeze ..... 29
Municipalités ..... 30
5.1.2 Tracé marin ..... 30
5.1.2.1 Position de Sea Breeze ..... 30
5.1.2.2 Positions des parties ..... 31
5.1.3 Emplacement de la station de conversion ..... 31
5.1.3.1 Position de Sea Breeze ..... 31
5.1.3.2 Positions des parties ..... 32
5.2 Besoins en terrains ..... 34
5.2.1 Position de Sea Breeze ..... 34
5.2.2 Positions des parties ..... 35
5.3 Acquisition de terrains ..... 36
5.3.1 Position de Sea Breeze ..... 36
5.3.2 Positions des parties ..... 36
5.3.2.1 Réponse de Sea Breeze ..... 37

**6. Consultations ..... 39**
6.1 Position de Sea Breeze ..... 39
6.2 Positions des parties ..... 40

**7. Questions environnementales et socio-économiques ..... 43**
7.1 Rapport d'examen environnemental préalable établi en vertu de la LCÉE ..... 43
7.2 Infrastructure et services ..... 44
7.2.1 Position de Sea Breeze ..... 44
7.2.2 Positions des parties ..... 45

**8. Dispositif ..... 46**

## Liste des figures

1-1 Tracé général du projet de LIT de Sea Breeze au Canada ..... 3
1-2 Options possibles pour les segments de tracé dans la région du Grand Victoria ..... 4

## Liste des annexes

I Liste des questions ..... 47
II Conditions liées au certificat ..... 48

## Abréviations, sigles et définitions

| | |
|---|---|
| Agence | Agence canadienne d'évaluation environnementale |
| AR | autorité responsable en vertu de la LCÉE |
| BC Hydro | British Columbia Hydro and Power Authority |
| BCTC | British Columbia Transmission Corporation |
| BPA | Bonneville Power Administration |
| C.-B. | Colombie-Britannique |
| CCÉ | Code canadien de l'électricité |
| CÉI | Commission électrotechnique internationale |
| CÉM | champ électromagnétique |
| certificat | certificat d'utilité publique |
| CM | champ magnétique |
| CNE | avis d'autorisation de mise sous tension délivré par la BCTC (*Commissioning Notice to Energize*) |
| CNO | avis d'autorisation de mise en service délivré par la BCTC (*Commissioning Notice to Operate*) |
| CSA | Association canadienne de normalisation |
| dBA | décibel (avec filtre de pondération « A ») |
| demandeur | Sea Breeze Victoria Converter Corporation |
| DRC | District régional de la capitale |
| EC | Environnement Canada |
| EIF | Energy Investors Fund |
| É.-U. | États-Unis |
| FDH | forage dirigé horizontal |
| FERC | Federal Energy Regulatory Commission des États-Unis |
| ha | hectare |
| HTCA | haute tension à courant alternatif |
| HTCC | haute tension à courant continu |

| | |
|---|---|
| IEEE | Institute of Electrical and Electronics Engineers |
| ILMB | Integrated Land Management Bureau de la Colombie-Britannique |
| ISO | Organisation internationale de normalisation |
| km | kilomètre |
| kV | kilovolt |
| LCÉE | *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* |
| ligne de transport | la portion canadienne, de 32 km, du projet entier Câble Juan de Fuca de Sea Breeze |
| LIT | ligne internationale de transport d'électricité; la portion canadienne, de 32 km, du projet entier Câble Juan de Fuca de Sea Breeze |
| *Loi* ou Loi sur l'ONÉ | *Loi sur l'Office national de l'énergie* |
| m | mètre |
| MPO | ministère des Pêches et des Océans |
| MW | mégawatt(s) (1 000 kilowatts; 1 000 000 watts) |
| NOPR | avis d'ébauche de règles (*Notice of Proposed Rule Making*) |
| OATT | Tarif de transport libre-accès de la BCTC (*Open Access and Transmission Tariff*) |
| Office | Office national de l'énergie |
| ONÉ | Office national de l'énergie |
| PCC | Comité de coordination de la planification du WECC (*Planning Coordination Committee*) |
| projet | la portion canadienne, de 32 km, du projet entier Câble Juan de Fuca de Sea Breeze |
| projet CJdF | projet Câble Juan de Fuca; le projet entier de Sea Breeze comprenant les portions canadienne et américaine |
| Sea Breeze | Sea Breeze Victoria Converter Corporation |
| WECC | Western Electricity Coordinating Council |

## Exposé et comparutions

**RELATIVEMENT À** la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application;

**PAR SUITE D'**une demande en date du 30 novembre 2005 que Sea Breeze Victoria Converter Corporation a présentée aux termes des articles 58.16 et 58.23 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* en vue d'obtenir un certificat d'utilité publique l'autorisant à construire et à exploiter une ligne internationale de transport d'électricité; demande déposée auprès de l'Office national de l'énergie sous le dossier OF-Fac-IPL-S191-01;

**CONFORMÉMENT À** l'ordonnance d'audience EH-1-2006 de l'Office national de l'énergie datée du 18 janvier 2006;

**ENTENDUE** à Esquimalt (Colombie-Britannique), les 26, 27 et 28 juin 2006;

**DEVANT :**

| | |
|---|---|
| E. Quarshie | Membre présidant l'audience |
| D.W. Emes | Membre |
| C.L. Dybwad | Membre |

**COMPARUTIONS :**

| | |
|---|---|
| G. Nettleton | Sea Breeze Victoria Converter Corporation |
| C.W. Sanderson<br>K. Hughes | British Columbia Hydro & Power Authority |
| S. Carpenter | British Columbia Transmission Corporation |
| A. Plasterer<br>J. Acton | Goodwill Investments Ltd. |
| D. Williams | Moon Dancer Fishing Co. Ltd.<br>RBS Seafood Harvesting Ltd.<br>628375 B.C. Ltd. |
| N. Pugh | Canton d'Esquimalt |
| E. McCusker | Ville de View Royal |
| J. Saunders | Office national de l'énergie |

## Chapitre 1

# Introduction

Le 1er décembre 2005, Sea Breeze Victoria Converter Corporation (Sea Breeze ou le demandeur) a présenté une demande à l'Office national de l'énergie, aux termes des articles 58.16 et 58.23 de la partie III.1 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (*Loi* ou Loi sur l'ONÉ), pour solliciter un certificat d'utilité publique l'autorisant à construire et à exploiter une ligne internationale de transport d'électricité (LIT, ligne de transport ou projet). En l'espèce, les dispositions mentionnées à l'article 58.27 de la *Loi* plutôt que les lois de la province de la Colombie-Britannique (C.-B.), s'appliqueraient à la LIT proposée.

L'Office a mis en place un processus en vue d'évaluer la demande de Sea Breeze et a publié l'ordonnance d'audience EH-1-2006 le 18 janvier 2006.

Sea Breeze propose de construire une ligne de transport marchande haute tension à courant continu (HTCC) de ± 150 kV, ayant une capacité nominale de 574 MW, qui s'étendrait sur une distance d'environ 48 km de l'île de Vancouver à la presqu'île Olympic, dans l'État de Washington (É.-U.) Le projet, désigné le Câble Juan de Fuca (CJdF), raccorderait la sous-station Port Angeles, située à Port Angeles (Washington), à une sous-station existante de la BC Hydro and Power Authority (BC Hydro) dans le Grand Victoria (C.-B.)

La LIT, qui représente la portion canadienne du projet CJdF, a environ 32 km de longueur et est constituée d'un tronçon terrestre et d'un tronçon marin. Elle débuterait à la sous-station Pike de BC Hydro, dans le district de Highlands, et suivrait une ligne de transport existante, un chemin de fer et des routes. Le tronçon terrestre proposé au Canada, d'environ 12 km, serait installé sous terre sur pratiquement toute sa longueur. Une technique de forage dirigé horizontal (FDH) serait utilisée au point d'arrivée à terre de la LIT, qui se trouverait à la plage Fleming dans le canton d'Esquimalt. La LIT comprendrait un tronçon d'environ 19 km de câble sous-marin qui passerait sous les eaux du détroit de Juan de Fuca. Les installations connexes de la LIT comprendraient une station de conversion adjacente à la sous-station existante et environ 500 m de lignes aériennes haute tension à courant alternatif (HTCA) pour le raccordement aux réseaux d'électricité. Un autre tronçon de câble sous-marin de 16 km, et les installations s'y rapportant, seraient hors du ressort canadien. Les figures 1 et 2, produites à partir de cartes que Sea Breeze a présentées dans sa demande, montrent l'emplacement proposé et le tracé de la LIT. Le tracé privilégié est examiné en détail au chapitre 5 des présents Motifs de décision.

Sea Breeze a déclaré que le projet CJdF, s'il était réalisé, serait intégré aux réseaux d'électricité de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington, et exploité par leurs exploitants indépendants respectifs dans chacun de ces ressorts (c'est-à-dire par la British Columbia Transmission Corporation [BCTC] et la Bonneville Power Authority [BPA]).

Sea Breeze a prié l'Office, à titre d'autorité responsable (AR) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE), d'établir un rapport d'examen environnemental

préalable (REEP) à l'égard du projet et, après examen des observations déposées à son sujet, le cas échéant, de rendre une décision aux termes du paragraphe 20(1) de la LCÉE[1].

Sea Breeze a fait paraître des avis de l'audience dans le *Vancouver Sun*, le *Victoria Times-Colonist* et le *Saanich News*, les 28, 29 et 27 janvier 2006, respectivement. Un avis a paru en français dans *L'Express du Pacifique*, le 6 février 2006.

En outre, des copies de la demande de Sea Breeze et de tous les documents formant le dossier de l'instance ont été mises à la disposition du public dans les édifices municipaux de View Royal et d'Esquimalt, ainsi que dans les bureaux de Sea Breeze, à Vancouver.

Le 21 avril 2006, Sea Breeze a demandé la permission de déposer une preuve nouvelle à l'égard d'un segment de tracé de rechange. Elle proposait le segment 16 en remplacement du segment 14 et d'une partie du segment 15 (voir la figure 2). Ayant approuvé la requête, l'Office a déterminé qu'il y avait lieu d'accorder plus de temps à l'Office et aux autres parties, ainsi qu'aux autorités fédérales et autorités responsables, pour leur permettre d'examiner et d'évaluer convenablement les nouveaux renseignements. L'Office a donc modifié le calendrier de l'instance et fixé une nouvelle date pour l'audience.

Un avis de modification de la date et du lieu de l'audience a été publié en anglais dans le *Victoria Times-Colonist*, le 4 mai 2006, et dans le *Saanich News*, le 5 mai 2006. Il a paru en français dans *La Source*, le 2 mai 2006.

L'Office a tenu une audience publique orale du 26 au 28 juin 2006, à Esquimalt (C.-B.), pour examiner la demande de Sea Breeze concernant le projet de LIT.

Dans le cadre de l'instance, l'Office a établi une série de conditions provisoires qu'il pourrait imposer s'il décidait d'approuver la LIT. Pendant la partie orale de l'audience, l'Office a mis les conditions proposées à la disposition des parties pour leur permettre de commenter les conditions dont il pourrait assortir une approbation éventuelle de la LIT et de suggérer des conditions supplémentaires, au besoin. L'Office examine les commentaires que les parties ont formulés au sujet des conditions provisoires proposées dans les chapitres pertinents des présents Motifs de décision. L'annexe II présente les conditions révisées qui seraient imposées en cas d'approbation de la LIT.

---

1 Prière de consulter le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, au www.ceaa-acee.gc.ca, pour obtenir des précisions sur le processus de la LCÉE.

**Figure 1-1**
**Tracé général du projet de LIT de Sea Breeze au Canada**

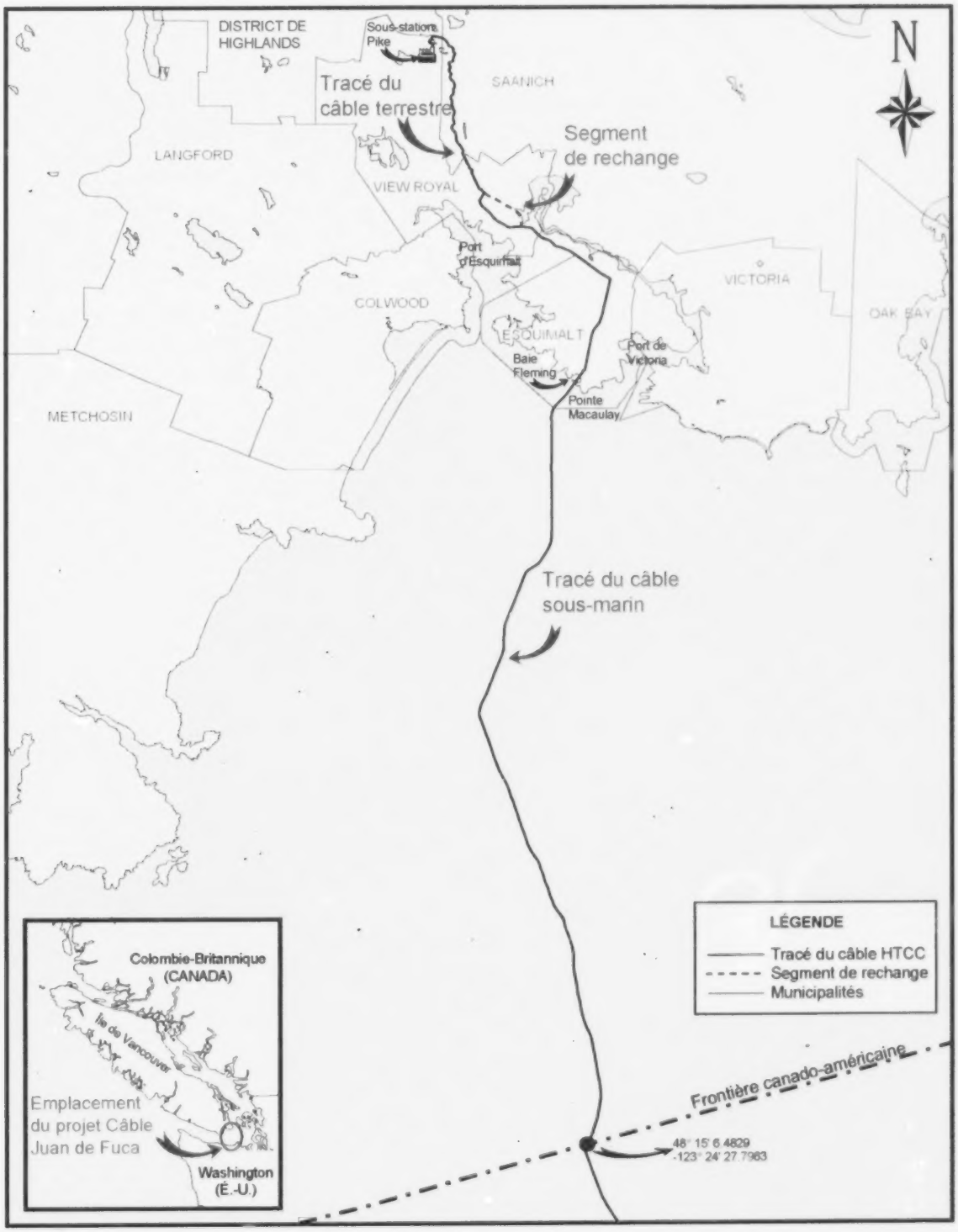
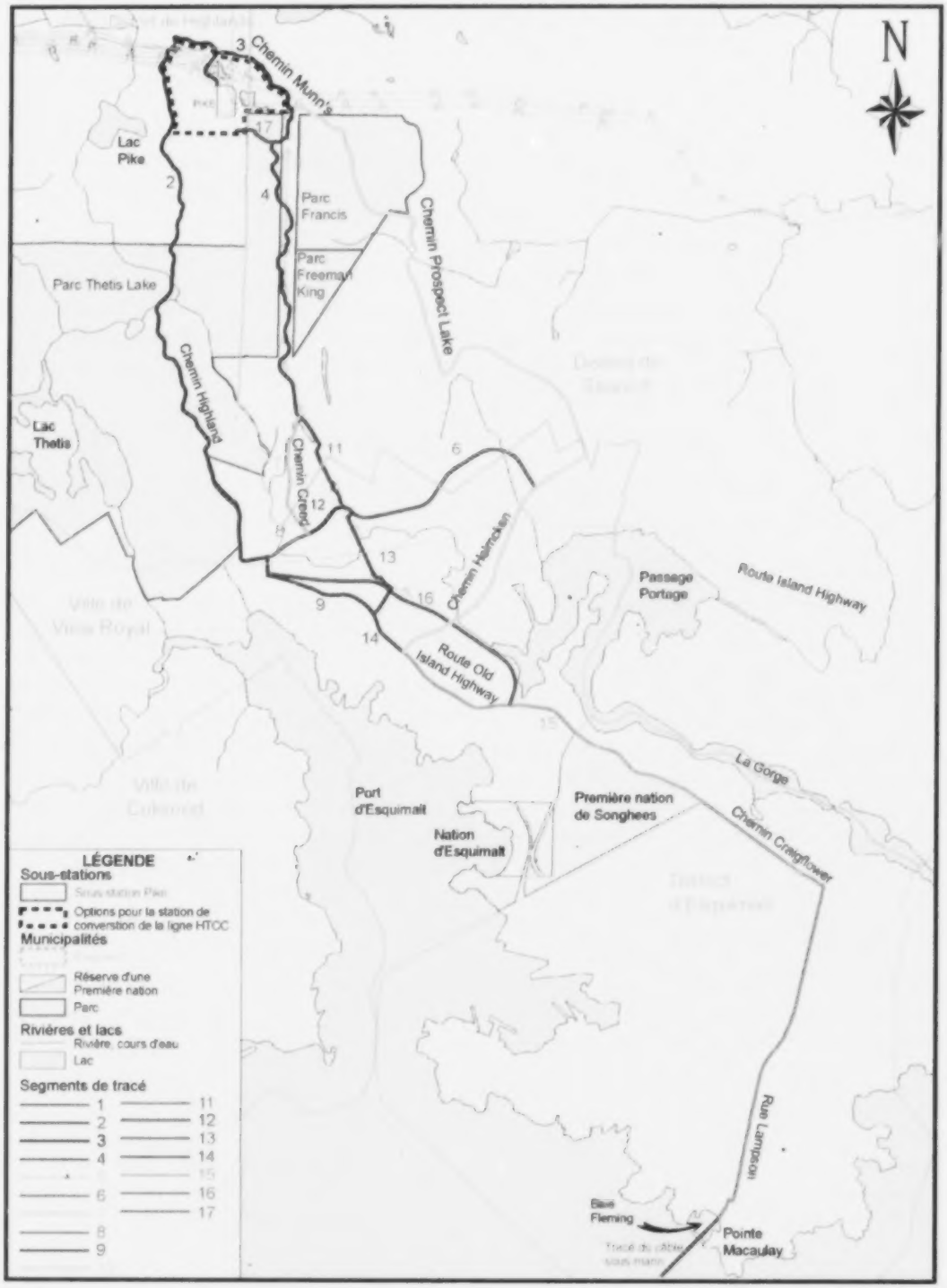


**Figure 1-2**
**Options possibles pour les segments de tracé dans la région du Grand Victoria**



## Chapitre 2

# Nécessité des installations

### 2.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a indiqué que le projet CJdF, dont la LIT représente la portion canadienne, contribuerait à rehausser la capacité de transfert par-delà la frontière canado-américaine en fournissant une nouvelle liaison d'interconnexion, réalisée par le secteur privé, entre les réseaux de transport d'électricité administrés par la BCTC et la BPA. Sea Breeze a affirmé que le projet CJdF répondrait au double objectif d'améliorer le commerce d'énergie avec les marchés de gros aux États-Unis et d'accroître la fiabilité des réseaux alimentant l'île de Vancouver et la presqu'île Olympic.

#### 2.1.1 Développement de la capacité de transport aux États-Unis

Dans sa demande, Sea Breeze a souligné que l'investissement dans le transport d'électricité aux États-Unis n'a pas suivi le rythme de croissance de la demande. Elle a indiqué que la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) et d'autres parties ont reconnu la nécessité d'adopter des approches nouvelles et novatrices au chapitre de l'investissement dans la capacité de transport afin de combler des besoins d'infrastructure essentiels. De plus, le 17 novembre 2005, la FERC a émis un avis d'ébauche de règles (*Notice of Proposed Rule Making* [NOPR]) dans lequel elle a exprimé des préoccupations au sujet du retard de l'investissement dans l'infrastructure de transport d'électricité. Sea Breeze a soutenu que le NOPR propose des réformes aux tarifs de transport qui visent à stimuler l'investissement nécessaire et que les règles proposées profiteraient aux consommateurs d'énergie en raffermissant la fiabilité du réseau électrique et en abaissant le coût de l'énergie livrée grâce au décongestionnement des lignes de transport. La réforme est censée encourager l'examen des voies et moyens de favoriser le développement de la capacité de transport, y compris l'implantation d'installations marchandes.

Sea Breeze a soutenu que la FERC, dans de récentes décisions, a reconnu que les projets d'aménagement de nouvelles installations de transport qui sont proposés par des entités prêtes à assumer tout le risque financier associé à l'investissement en jeu contribuent d'une manière importante à élargir le choix de sources concurrentielles de production d'électricité au profit des consommateurs. Le 15 septembre 2005, la FERC a jugé que le projet CJdF était compatible avec sa politique et les décisions antérieures pour ce qui est d'encourager des solutions novatrices pour étoffer la capacité de transport et a accordé à la société affiliée de Sea Breeze la possibilité de vendre les droits de transport offerts par le projet CJdF par le biais d'un processus souple et concurrentiel. Cette approbation était assujettie à la condition voulant que la société affiliée de Sea Breeze assume tous les risques financiers inhérents à l'élaboration et à la construction du projet CJdF.

Sea Breeze a déclaré que les entrepreneurs et les investisseurs, tels que les parties au projet de LIT visé par la demande, sont capables de fournir les ressources nécessaires pour remédier au sous-investissement dans l'infrastructure de transport, mais qu'il faudra disposer de plus de

souplesse réglementaire pour structurer les arrangements financiers de manière à attirer l'investissement privé.

### 2.1.2 Développement de la capacité de transport dans l'Ouest canadien

Selon l'avis de Sea Breeze, les États du Nord-Ouest Pacifique et la Colombie-Britannique en sont aux tout premiers stades de la déréglementation dans le domaine de l'électricité. Le réseau électrique britanno-colombien est exploité par la BCTC d'une manière qui se veut indépendante des propriétaires actuels des installations de production et de transport, et indépendante des commerçants d'électricité. Dans sa demande, Sea Breeze a fait état de la stratégie énergétique à long terme de la Colombie-Britannique que le gouvernement provincial a diffusée en novembre 2002 sous le titre *Energy for Our Future: A Plan for B.C.* (Plan énergétique de la Colombie-Britannique). Le Plan énergétique de la Colombie-Britannique confie aux producteurs indépendants d'électricité le soin de développer les nouveaux moyens de production, tandis que BC Hydro doit généralement se limiter à améliorer les centrales en place.

### 2.1.3 Facteurs influant sur les objectifs du projet Juan de Fuca

Ainsi que nous l'avons mentionné, les objectifs que vise la LIT proposée, à titre de composante du projet CJdF, consistent à rehausser le commerce d'électricité avec les marchés de gros aux États-Unis et accroître la fiabilité des réseaux qui alimentent l'île de Vancouver et la presqu'île Olympic. Dans sa demande, Sea Breeze a relevé plusieurs facteurs qui influent sur la poursuite de ces objectifs.

Premièrement, Sea Breeze a fait valoir que l'Ouest canadien compte lourdement sur l'interconnexion Blaine, reliant Blaine (Washington) et l'extrémité sud-ouest du continent de la Colombie-Britannique, pour avoir accès aux importants marchés d'électricité de gros des États-Unis et que cette liaison constitue l'interconnexion internationale la plus importante à l'ouest de la frontière entre le Manitoba et le Minnesota.

Deuxièmement, Sea Breeze a soutenu que, à défaut de nouvelles solutions de transport, l'île de Vancouver est exposée à des enjeux de fiabilité du réseau et de stabilité de la tension en raison du manque de nouveaux projets de production dans l'île, de l'augmentation projetée de la demande et du vieillissement de l'infrastructure de transport en place.

Troisièmement, Sea Breeze a déclaré que plusieurs administrations qui ont des interconnexions avec la région du Nord-Ouest Pacifique ont pris d'importantes initiatives stratégiques en vue de promouvoir l'accès et le recours à des sources d'énergie écologiques, comme l'énergie éolienne. L'île de Vancouver est une source d'approvisionnement éventuelle dans le contexte de tels projets, mais ne pourra être exploitée comme telle qu'à la condition d'améliorer l'interconnexion avec le réseau électrique.

Quatrièmement, Sea Breeze a fait état de la récente demande de propositions lancée par Puget Sound Energy dans le but de combler des besoins de capacité de 1 600 MW d'ici 2015. Elle a déclaré que des investissements dans de nouvelles installations de transport internationales seront probablement nécessaires pour que les producteurs d'électricité canadiens puissent tirer pleinement parti de ces perspectives.

Cinquièmement, Sea Breeze a noté que la Colombie-Britannique a connu récemment des conditions d'hydraulicité inférieures à la normale. Elle a laissé entendre que, dans de tels cas, les importations d'électricité en provenance des États-Unis augmentent, causant de la congestion et des réductions de service sur certaines installations de transport situées dans le couloir de la route inter-États I-5, qui s'étend entre le sud-ouest de la Colombie-Britannique et Washington.

Sixièmement, Sea Breeze a déclaré que la BPA a été obligée d'établir et d'appliquer un protocole de réduction à l'endroit des abonnés dans la région de Puget Sound pour pallier la congestion causée par le retour d'énergie électrique au Canada, suivant ses obligations en vertu du Traité du fleuve Columbia.

De plus, Sea Breeze a souligné que la presqu'île Olympic est une région à faible approvisionnement électrique faute d'une bonne infrastructure de transport et que la BPA, en raison de contraintes budgétaires, n'a pas réussi à construire autant de lignes de transport est-ouest qu'il faudrait pour acheminer la production des installations hydroélectriques de l'est de l'État de Washington vers l'ouest de l'État. Tout en mentionnant que la BPA a mis beaucoup d'effort à accroître l'approvisionnement en électricité de la région, y compris l'application d'un programme pilote de gestion de la demande visant à réduire la demande de pointe, Sea Breeze a laissé entendre que, selon ce qu'a indiqué la BPA, il était possible que les lignes de transport desservant la région ne puissent suffire à la demande, à compter de décembre 2007, si une installation tombait en panne en période de pointe l'hiver. Sea Breeze a ajouté que, d'après les projections de la BPA, la région serait aux prises avec une déficience de capacité aux environs de 2008 à 2009 dans des conditions assimilables au critère de fiabilité N-1[2]. Sea Breeze a affirmé que l'extrémité sud du projet CJdF, qui s'interconnecterait avec la presqu'île Olympic, pourrait soutenir le réseau en cas d'imprévu.

### 2.1.4 Retombées du projet

Compte tenu de ce qui précède, Sea Breeze a indiqué que l'on pouvait s'attendre à ce que le projet CJdF ait les retombées importantes suivantes :

- relever les limites d'exportation et d'importation interrégionales et procurer ainsi plus d'options concurrentielles au marché;
- permettre aux marchés de chaque côté de la frontière de bénéficier d'un accès économique et efficace aux sources de production existantes et nouvelles (comme les parcs éoliens);
- rehausser la fiabilité de l'approvisionnement électrique régional dans l'île de Vancouver et la presqu'île Olympic;
- promouvoir l'affectation optimale des sources de production.

---

2 Un critère de fiabilité N-1 signifie que le réseau de transport peut continuer de fonctionner lorsqu'un composant de transport est hors service. Une fiabilité N-2 signifie que le réseau de transport peut encore fonctionner malgré la perte de deux composants de transport. La plupart des réseaux électriques utilisent le critère N-1 comme norme pour tenir compte de l'effet du retrait d'un composant à des fins d'entretien ou de la défaillance d'un composant. Le critère N-2 représente une situation extrême où deux composants sont hors service; les services publics d'électricité évitent généralement ce type de situation pour ne pas imposer une charge excessive au réseau.

Plus précisément, Sea Breeze a indiqué que l'accroissement de la capacité de transfert d'électricité procurerait une plus grande capacité d'arbitrage. Elle a souligné que les activités d'arbitrage de Powerex, le plus important importateur et exportateur de gros volumes d'électricité dans l'Ouest canadien et le Nord-Ouest Pacifique, peuvent favoriser de bas prix de l'électricité pour les consommateurs de la Colombie-Britannique.

Sea Breeze a également indiqué que le projet CJdF devrait améliorer les perspectives commerciales d'autres participants du marché de l'électricité, notamment celles des producteurs d'énergie et des négociants de l'Ouest canadien et des États-Unis. Ces retombées résulteraient non seulement de l'ajout de capacité apporté par le projet CJdF, mais aussi de la configuration du projet, qui suivrait un chemin parallèle au couloir de la route inter-États I-5.

Sea Breeze a déclaré que le couloir I-5 revêt une importance particulière pour le retour en Colombie-Britannique de l'électricité à laquelle le Canada a droit en vertu des avantages d'aval prévus par le Traité du fleuve Columbia. Elle a également laissé entendre que le fait que BC Hydro invoque les avantages d'aval pour demander le retour d'énergie électrique le long du couloir I-5 entraîne une réduction de service pour les clients de charge de la région.

En outre, Sea Breeze a affirmé que les études réalisées jusqu'à présent au sujet des interconnexions avec les réseaux de la BCTC et de la BPA tendent à confirmer que le projet CJdF pourrait être le catalyseur de l'implantation d'une interconnexion parallèle, entre la Colombie-Britannique et les États-Unis, qui pourrait acheminer de l'énergie jusqu'en Californie. Sea Breeze a indiqué que, conjuguée à d'autres projets d'infrastructure, cette liaison pourrait créer un nouveau couloir de transport jusqu'en Californie, permettant à cette dernière de profiter du vaste potentiel d'énergie renouvelable de la Colombie-Britannique et du Nord-Ouest américain.

Pour ce qui concerne la fiabilité des réseaux d'électricité, Sea Breeze a laissé entendre que le projet CJdF rehausserait la fiabilité de l'approvisionnement dans l'île de Vancouver et la presqu'île Olympic tout en permettant à la BCTC et la BPA de retarder sensiblement des investissements de capitaux au titre de l'infrastructure de transport. Sea Breeze a soutenu, en effet, que le projet CJdF pourrait retarder ou éliminer le besoin pour la BCTC de remplacer des circuits HTCC déclassés se rendant dans l'île de Vancouver et, dans le cas de la BPA, la nécessité de construire une ligne de 230 kV de 84 milles de long pour desservir la presqu'île Olympic. De plus, Sea Breeze a fait valoir que le projet CJdF, couplé aux améliorations connexes du réseau de transport dans la presqu'île Olympic, conférerait une fiabilité N-2 à la plus grande zone de consommation du ressort de la BPA qui n'atteint pas actuellement cette norme, en plus de fournir un soutien de tension dynamique et une stabilité transitoire pouvant accroître les capacités des interfaces le long du couloir I-5.

Enfin, Sea Breeze a souligné les avantages associés à l'utilisation d'un câble HTCC Light[MD] pour le projet. Selon elle, cette technologie offrira la flexibilité d'exploitation et une aptitude de départ à zéro, une capacité de contrôle qui rehausse la sûreté et la protection contre le risque de pannes en cascade, ainsi que des capacités programmables favorisant un réglage rapide et efficace de la tension réactive à l'entrée des sous-stations de Victoria et Port Angeles.

## 2.2 Positions des parties

Dans une lettre de commentaires, la BPA a déclaré que l'assertion de Sea Breeze selon laquelle son réseau de transport n'est pas en mesure de subvenir à la charge dans la presqu'île Olympic est inexacte. La BPA a fait remarquer qu'elle a instauré, il y a plusieurs années, une Table ronde régionale sur les solutions sans fil pour aider à cerner les éventuels projets d'amélioration du transport utilisant des techniques de construction sans fil et que la Table ronde avait déterminé que la presqu'île Olympic pourrait se prêter avec succès à de telles initiatives sans fil. Quant à l'affirmation de Sea Breeze voulant que la BPA tente d'accroître l'approvisionnement disponible à la région au moyen de programmes de réduction de la demande parce que les lignes de transport n'arriveront peut-être pas à soutenir une charge de pointe à tout moment, la BPA a souligné que cela fausse la nature du programme de solutions sans fil. La BPA a précisé que le programme sans fil est une solution de rechange supplémentaire, qui concilie les enjeux techniques, économiques et environnementaux, pour n'importe quel projet de construction.

La BPA a également réfuté l'assertion de Sea Breeze portant que des contraintes budgétaires avaient empêché la BPA de construire autant de lignes de transport est-ouest pour qu'il le fallait. La BPA a cité comme preuve l'installation, en septembre 2003, de condensateurs pour raffermir la capacité de transport est-ouest et elle a ajouté que la région de Puget Sound n'a pas besoin de nouvelles lignes de transport pour le moment.

Selon la BPA, la congestion actuelle du réseau de transport dans la région de Puget Sound ne tient pas au retour d'énergie électrique au Canada aux termes du Traité du fleuve Columbia. Elle a déclaré, de plus, que le protocole de réduction visant la région de Puget Sound constitue une tentative de sa part de gérer les nombreux facteurs contributifs donnant lieu à des conditions de compression, et que de telles conditions sont peu fréquentes et surviennent de façon sporadique.

La BPA a également qualifié d'inexacte l'assertion de Sea Breeze selon laquelle le fait que BC Hydro invoque les avantages d'aval pour demander le retour d'énergie électrique vers le nord le long du couloir I-5 entraîne une réduction de service pour les clients de la région. La BPA a souligné qu'environ 21 % de l'énergie à laquelle le Canada a droit en vertu du Traité du fleuve Columbia est livrée à des régions qui ne sont pas situées le long de ce couloir.

La BPA a souligné que l'Accord des organismes de 1999 (*1999 Entity Agreement*) prescrit des points de livraison très précis pour le retour de l'énergie électrique au Canada en vertu du Traité du fleuve Columbia et que le chemin de transport que Sea Breeze propose ne pourrait pas être emprunté pour amener l'électricité aux points de livraison spécifiques requis. Selon la BPA, il serait très difficile, voire impossible, de modifier ces points de livraison de sorte que le chemin de transport proposé puisse être utilisé comme trajet de rechange pour le retour de l'électricité à laquelle le Canada a droit en vertu du Traité. La BPA a soutenu qu'il faudrait probablement que les gouvernements des États-Unis et du Canada se lancent dans des négociations exhaustives pour modifier de quelque façon les points de livraison prescrits dans l'Accord des organismes de 1999.

Enfin, la BPA a déclaré que pour répondre à une demande de transport d'électricité à partir du point de réception de Sea Breeze, il lui faudrait presque doubler l'infrastructure en place afin d'assurer le transfert jusqu'à l'interconnexion et à partir de celle-ci.

La BCTC a déclaré que ses propres sujets de préoccupation concernent les incidences éventuelles du projet CJdF sur son réseau de transport et ses abonnés. Tout en mentionnant qu'elle n'est pas opposée au transport marchand ni au projet, dans la mesure où il reçoit l'appui du marché, la BCTC a contesté la prétention que la nécessité du projet a d'ores et déjà été démontrée, soulignant que le promoteur n'a produit aucun contrat à l'appui de sa demande.

## 2.3 Réponse de Sea Breeze

Au sujet des commentaires de la BPA, Sea Breeze a indiqué que la BPA, à son avis, ne s'opposait pas aux concepts qu'elle avait mis de l'avant, mais seulement aux termes qu'elle avait utilisés. Bien que la BPA affirme que la surréservation des capacités de transport tient à de nombreuses conditions et pas seulement au retour de l'électricité au Canada, Sea Breeze a déclaré que, dans l'optique du service public d'électricité, les avantages d'aval représentent une couche supplémentaire qui s'ajoute à la charge locale du service d'électricité. Selon Sea Breeze, c'est justement cette couche supplémentaire qui cause le problème. Quoi qu'il en soit, Sea Breeze a soutenu que la théorie invoquée pour expliquer la congestion est sans importance et que ce qui importe est la congestion de l'interconnexion et le besoin d'installations supplémentaires.

En réponse aux préoccupations exprimées par la BCTC, Sea Breeze a indiqué que la déréglementation du secteur de l'électricité en est encore à ses premiers balbutiements et que l'Office devrait faire reposer ses décisions sur les faits et les circonstances exposés dans la preuve produite devant lui. Sea Breeze a aussi noté que, contrairement à un service public qui peut incorporer ses coûts de développement dans sa base tarifaire, les investisseurs du projet CJdF assument le risque de tous les coûts engagés. Sea Breeze a laissé entendre qu'elle se soumet aux processus d'approbation réglementaire pertinents et obtient les approbations requises afin de faciliter des résultats commerciaux et des effets positifs sur le marché.

***Opinion de l'Office***

Tel que Sea Breeze l'a indiqué, c'est la première fois que l'Office est appelé à examiner une demande de certificat pour une ligne de transport marchande internationale. Parce qu'il s'agit d'une ligne marchande, ses propriétaires assument l'entière responsabilité des fonds consacrés à son développement, sa construction et son exploitation. Les risques économiques et financiers associés au projet ne peuvent pas être passés aux clients du service public, étant strictement à la charge des investisseurs.

La *Loi* exige que l'Office prenne en compte tous les facteurs qu'il estime pertinents pour déterminer s'il convient de délivrer un certificat. Dans ce tout nouveau cas, l'Office doit se demander si une détermination *à priori* de la nécessité du projet est un facteur pertinent, compte tenu que, si le projet ne bénéficie pas de l'appui du marché, il ne sera vraisemblablement pas construit. En outre, en admettant qu'une détermination *à priori* de la nécessité soit un facteur pertinent, il faut se demander si le critère qu'il convient d'employer pour en arriver à cette détermination, dans le cas présent, est le même que celui qui s'applique lorsque les risques associés

au projet peuvent être passés aux clients du service public. Plus précisément, faut-il que le demandeur ait conclu des contrats garantissant l'utilisation du projet qu'il souhaite réaliser avant même que les approbations réglementaires lui soient accordées?

Selon l'Office, une détermination *à priori* de la nécessité est un facteur pertinent. À l'appui de cette position, l'Office fait remarquer que les coûts associés au projet ne sont pas tous des frais financiers ou économiques qui seraient assumés par les investisseurs du projet. En effet, la construction du projet entraînerait vraisemblablement des conséquences environnementales et pourrait occasionner des inconvénients à d'autres personnes. Pour déterminer si la délivrance d'un certificat est conforme à l'intérêt public, il faut faire une appréciation quelconque de la nécessité du projet afin de soupeser ce facteur par rapport aux inconvénients du projet.

Cependant, l'Office n'est pas certain qu'il soit nécessaire dans les circonstances d'avoir des contrats signés garantissant l'utilisation du projet. Étant donné que les investisseurs du projet assumeraient les risques financiers associés à sa réalisation, l'Office juge qu'une évaluation de la mesure où le projet est susceptible de répondre à un besoin du marché serait suffisante dans les circonstances pour lui permettre de s'acquitter de sa fonction de régie.

Par conséquent, l'Office estime que Sea Breeze a fait la preuve que le projet CJdF a le potentiel de répondre à un besoin du marché. En particulier, l'Office accepte la preuve de Sea Breeze concernant la capacité éventuelle du projet de favoriser un accroissement de la capacité de transfert d'électricité par-delà la frontière canado-américaine.

Pour ce qui concerne les commentaires de la BPA, peu importe les motifs ou causes à l'origine de la congestion, ou les termes employés pour en parler, aucune partie ne semble contredire l'assertion de Sea Breeze portant que l'interconnexion du Nord-Ouest Pacifique est congestionnée. Il est possible que la LIT ne puisse pas être utilisée pour le retour d'énergie électrique en vertu du droit du Canada aux avantages d'aval, mais l'Office estime qu'elle pourrait néanmoins aider à soulager la congestion en fournissant un chemin de transport supplémentaire entre la Colombie-Britannique et les États-Unis.

## Chapitre 3

# Financement du projet

### 3.1 Position de Sea Breeze

Dans la demande, Sea Breeze a déclaré qu'elle entend mettre en place le financement du projet CJdF une fois qu'elle aura reçu toutes les principales autorisations réglementaires et qu'elle est confiante de ne pas avoir de problèmes majeurs à lever les capitaux nécessaires. La structure du capital proposée du projet comprend des capitaux propres et du financement par emprunt. Sea Breeze a l'intention de financer le projet avec l'aide de deux parties, soit le Energy Investors Fund (EIF) et la Société Générale.

Sea Breeze a souligné que le EIF est un organisme d'envergure internationale qui participe au financement de projets énergétiques et qui investit dans des entreprises et des projets privés du secteur de l'électricité. Il a été le principal bailleur de fonds propres de deux récents projets de transport aux États-Unis réalisés par des entités autres que des services publics, notamment le projet *Neptune RTS* et le projet *Path 15 Upgrade* en Californie.

Sea Breeze a indiqué que la Société Générale est une banque d'investissement internationale. Elle possède une vaste expérience de la mobilisation de capitaux propres et de capitaux d'emprunt autant pour des projets énergétiques que pour des projets d'infrastructure publics et privés. En outre, la Société Générale a une connaissance experte de la conception et de la conduite d'appels de soumissions pour la vente de la capacité de transport d'installations marchandes. Sea Breeze a précisé que la Société Générale a participé à divers récents projets d'infrastructure canadiens et américains tels que le projet *Neptune RTS*, le projet de liaison rapide de l'aéroport de Vancouver et le projet d'amélioration de la route Sea to Sky en prévision des Jeux Olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

Sea Breeze a indiqué que le EIF fournira les capitaux propres et que la Société Générale mobilisera les capitaux d'emprunt nécessaires pour le financement de la LIT proposée, et que tout le financement sera en place avant que débute la construction de la LIT. Sea Breeze a ajouté qu'elle a obtenu auprès du EIF des fonds équivalant à environ 3 % des coûts de construction projetés afin de piloter le projet CJdF à travers les processus d'obtention des permis et licences réglementaires au Canada et aux États-Unis, ainsi que les processus de négociation et de passation de contrats pour la vente de capacité. Sea Breeze a noté, de plus, qu'elle a l'intention de contracter une garantie d'exécution au cas où le projet n'irait pas de l'avant et qu'il faudrait restaurer l'emprise, de sorte que les fonds nécessaires aux travaux de remise en état soient disponibles. Elle a souligné, toutefois, qu'elle ne s'attend pas à ce qu'une telle situation surgisse étant donné qu'elle n'a l'intention d'entreprendre la construction qu'une fois que tout le financement du projet aura été obtenu.

## 3.2 Positions des parties

La BCTC a noté l'admission de Sea Breeze selon laquelle la société « coquille vide » qui a présenté la demande de certificat changera de propriété et son propriétaire ultime n'est pas connu à l'heure actuelle. De plus, la BCTC a obtenu de Sea Breeze un témoignage indiquant que les parties au financement, notamment le EIF à titre de bailleur de fonds propres, pourraient changer, comme cela s'est déjà produit dans des projets similaires, tels que le projet Neptune, par exemple. À défaut de savoir qui sera le propriétaire ultime, la BCTC a soutenu que l'Office n'est pas en mesure de déterminer s'il s'agit d'une entité responsable et expérimentée, et capable financièrement de construire et d'exploiter le installations. Elle a recommandé, par conséquent, l'ajout d'une condition portant que la propriété ultime des installations visées par la demande sera soumise à l'examen de l'Office avant le début de la construction.

## 3.3 Réponse de Sea Breeze

Sea Breeze s'est opposée à la condition que la BCTC a proposée au sujet de la propriété du projet, alléguant que l'Office n'a pas pour pratique d'aller voir plus loin que le titulaire du certificat pour analyser comment il a structuré ses affaires. Sea Breeze a noté, de plus, que l'Office détient des pouvoirs de vérification et qu'il a le mandat de veiller à la sécurité du public. Elle a souligné, du reste, que le sens de l'expression « propriété ultime » est difficile à définir.

***Opinion de l'Office***

L'Office juge que les arrangements que Sea Breeze a pris au chapitre du financement de la LIT, tels qu'ils sont exposés dans la demande et dans les documents connexes, sont suffisants dans le cas présent. Il constate que Sea Breeze s'est engagée à attendre que tout le financement de la LIT soit en place avant d'entreprendre la construction du projet et qu'elle s'est assurée de la disponibilité de fonds pour d'éventuels travaux de restauration, au cas où le projet ne serait pas mené à bon terme après le début des travaux.

L'Office souligne que tout certificat délivré pour autoriser la construction et l'exploitation de la LIT le serait au nom de Sea Breeze. De plus, l'Office assortirait le certificat d'une condition exigeant que la LIT appartienne à Sea Breeze et soit exploitée par cette dernière (condition 1, annexe II). Par conséquent, dans l'éventualité où Sea Breeze choisirait de vendre les installations matérielles de la LIT à une autre entité, il lui faudrait présenter une demande à l'Office à cette fin et obtenir une modification du certificat en vigueur (condition 2).

L'Office se rend compte que le propriétaire ultime des installations visées par la demande, c'est-à-dire la propriété de Sea Breeze, pourrait changer dans le futur, comme cela se produit pour de nombreuses autres installations réglementées par l'ONÉ. L'Office imposerait plusieurs conditions au titulaire du certificat, conditions dont le respect garantirait que la LIT soit construite et exploitée en toute sécurité et dans le respect

de l'environnement, peu importe qui détient les actions de la société nommée dans le certificat. En outre, l'Office exercerait une surveillance sur la LIT pendant toute sa vie utile. Pour toutes les raisons qui précèdent, l'Office juge que la condition proposée par la BCTC au sujet de l'examen de la propriété ultime de Sea Breeze n'est pas nécessaire dans les circonstances.

Chapitre 4

# Conception technique et installation

## 4.1 Conception générale

Tel qu'il est mentionné au chapitre 1 des présents Motifs de décision, Sea Breeze propose de construire un réseau HTCC de ± 150 kV, d'une capacité nominale de 574 MW, qui procurerait une liaison d'interconnexion nord-sud supplémentaire entre le réseau de transport de la BCTC et celui de la BPA, dans l'État de Washington. Le projet CJdF relierait la sous-station Pike, située dans le Grand Victoria (C.-B.), à la sous-station Port Angeles, située à Port Angeles dans la presqu'île Olympic de l'État de Washington (É.-U.)

La LIT, qui représente la portion canadienne du projet CJdF, serait constituée d'un tronçon terrestre de câble enfoui d'environ 12 km et d'un tronçon de câble sous-marin de 19 km. Il y aurait deux conducteurs installés dans la même tranchée. La LIT serait faite de câbles HTCC Light[MD], lesquels, d'après Sea Breeze, vieillissent moins rapidement et ont une durée de vie plus longue que des câbles à courant alternatif (CA). Sea Breeze a indiqué que la principale différence entre les câbles sous-marin et terrestre réside dans le conducteur central et les matériaux de l'enveloppe extérieure. Les câbles sous-marins présentent une plus grande résistance à la traction pour soutenir les contraintes supérieures exercées au moment de la pose.

Au point d'arrivée à terre, un trou serait creusé par FDH dans le substrat rocheux pour installer le tronçon de transition entre les parties terrestre et marine du projet. L'emplacement proposé du point d'arrivée à terre est une aire de mise à l'eau publique située à la plage Fleming, à Esquimalt.

À la sous-station Pike, une station de conversion et des câbles CA aériens permettraient de réaliser l'interconnexion de la LIT HTCC Light[MD] avec les réseaux HTCA en place. Sea Breeze a indiqué que les câbles CA seraient des lignes aériennes triphasées d'environ 500 m de long montées sur deux pylônes. Le devis exact des installations serait déterminé au cours de la conception technique détaillée du projet.

## 4.2 Normes de conception et d'installation

### 4.2.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a affirmé que la ligne de transport ferait appel à la technologie HTCC Light[MD], mise au point et fournie par la société ABB Inc. (ABB), et serait conçue expressément pour un enfouissement direct.

Sea Breeze a jouté que la technologie HTCC est relativement nouvelle en Amérique du Nord et que peu d'installations en place l'utilisent. Par conséquent, il n'existe pas de normes canadiennes établies, de l'Association canadienne de normalisation (CSA) ou du Code canadien de l'électricité, par exemple, qui portent sur la conception et l'installation de câbles HTCC de ± 150 kV.

Sea Breeze a fait valoir qu'elle suivrait généralement la norme C22.3 N° 7-94 (révisée en 2005) de la CSA pour l'installation du câble souterrain, tout en reconnaissant que la norme en question traite des exigences de réseaux de distribution enfouis ayant une tension de service entre phases inférieure à 150 kV et qu'elle n'est pas conçue pour des câbles de transport d'électricité. Néanmoins, Sea Breeze a mentionné plusieurs profondeurs d'enfouissement minimums qui sont prescrites par la norme C22.3 de la CSA et s'est engagée à respecter ces exigences ou à les dépasser.

Pour assurer une protection additionnelle de la fiabilité des câbles de transport proposés, Sea Breeze s'est engagée à adopter un certain nombre de mesures complémentaires, telles que le maintien de distances et de dégagements minimaux entre la LIT et d'autres installations de service public, l'analyse de la résistivité thermique du sol pour déterminer l'écartement minimal nécessaire et l'emploi de dispositifs de protection mécaniques, au besoin. Sea Breeze s'est engagée à consulter les organismes municipaux compétents et les autres services publics au cours de la conception détaillée du projet et à incorporer les exigences imposées aux installations et aux services publics existants dans la conception de la LIT.

Sea Breeze a muni ABB de la norme 1120-2004 de l'Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) pour que celle-ci l'examine, a étudié la norme C22.3 N° 7-94 (R2005) de la CSA et a signalé que les travaux d'installation devront être exécutés en conformité avec les arrêtés municipaux et/ou avec les dispositions du *Master Municipal Construction Document* de la province et les normes municipales pertinentes. Sea Breeze a également noté qu'ABB, à titre d'associée et d'installatrice de la LIT, exige que tous les travaux associés à la fourniture du réseau HTCC Light[MD] Link satisfassent aux normes pertinentes de la Commission électrotechnique internationale (CÉI) ou de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou, s'il n'y en a pas, aux normes et aux méthodes de conception reconnues.

Sea Breeze s'est aussi engagée à présenter à l'Office, pour étude, les normes relatives à l'installation du câble sous-marin qu'elle choisira de concert avec ABB, ainsi qu'une justification de ces normes. De même, Sea Breeze communiquera avec la British Columbia Safety Authority pour se renseigner sur des normes de conception précises et s'est engagée à faire rapport à l'Office à ce sujet et à lui présenter les documents appropriés sur la conception et l'installation de la LIT, avant le dépôt de ses plans, profils et livres de renvoi.

### 4.2.2 Positions des parties

Aucune partie n'a produit de preuve au sujet des normes générales devant s'appliquer à l'ensemble de la LIT, ou de l'absence de telles normes. Cependant, certains intervenants ont fait état de préoccupations particulières touchant des sites ou le réseau, notamment en ce qui a trait au tronçon terrestre de la LIT. Ces préoccupations sont traitées plus en détail dans des parties subséquentes du présent chapitre.

***Opinion de l'Office***

L'Office trouve que l'utilisation de câbles faisant appel à la technologie de pointe HTCC Light[MD] est acceptable, dans la mesure où la LIT est construite en respectant au moins les engagements minimums énoncés

dans la demande. Toutefois, l'Office constate qu'il n'existe pas de normes de réglementation reconnues et bien établies qui puissent s'appliquer au projet. Par conséquent, pour garantir que la LIT soit conçue, construite et exploitée d'une manière sécuritaire et raisonnable, et qu'elle pose le moins de risque possible pour le public, l'Office convient qu'il serait prudent que Sea Breeze consulte la British Columbia Safety Authority, et tout autre organisme de réglementation compétent, au sujet de la conception et de l'installation de la LIT. Ainsi, l'Office assortirait tout certificat qu'il pourrait délivrer d'une condition exigeant que Sea Breeze confirme qu'elle a obtenu toutes les approbations nécessaires, de la part des organismes de réglementation compétents, à l'égard des normes de conception et d'installation qu'elle prévoit mettre en œuvre (conditions 16 et 17). À cet égard, l'Office s'attendrait à ce que Sea Breeze, en application de cette condition, décrive la méthode qu'elle a employée pour déterminer quels sont tous les organismes de réglementation compétents. De plus, l'Office s'attendrait à ce que Sea Breeze s'acquitte des engagements qu'elle a pris de consulter les municipalités, services publics et autres organismes appropriés au sujet de la conception et de l'installation de la LIT et de présenter les normes choisies à l'Office avant le dépôt de ses plans, profils et livres de renvoi.

À la lumière des conditions dont il propose d'assortir tout certificat éventuellement délivré et des engagements que Sea Breeze a pris, l'Office estime que la LIT serait conçue et installée d'une manière appropriée.

Puisqu'il s'agirait, si le projet était approuvé, de la première ligne de transport marchande enfouie HTCC jamais installée au Canada, l'Office estime que les devis et les normes utilisés dans le cadre du projet pourraient servir de modèle pour de futurs projets de réseaux HTCC réalisés au Canada. Par conséquent, l'Office s'attendra à ce que Sea Breeze veille à choisir et à mettre en application des normes convenables pour ce projet et qu'elle fasse preuve d'un haut niveau de diligence tout au long de la construction et de l'exploitation de la LIT, tout en s'assurant de respecter les conditions imposées par l'Office.

## 4.3 Conception et installation du tronçon terrestre, et croisements d'éléments d'infrastructure

### 4.3.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a indiqué dans sa demande que le tronçon terrestre de 12 km de la LIT serait enfoui en grande partie dans une tranchée réservée, passant sous des routes, des voies ferrées et les emprises de services publics. La pose de câbles souterrains se fait à l'aide d'excavatrices, de rétrocaveuses, de cureuses de fossé, de camions tandems et d'engins de compactage. Selon Sea Breeze, ordinairement, une équipe de restauration passerait immédiatement après l'exécution des gros travaux de creusement, mais le rétablissement complet des surfaces asphaltées aurait lieu à une date ultérieure.

Sea Breeze a déposé un certain nombre de profils types de tranchée, détaillant l'assise, le remblai et la restauration des surfaces asphaltées. Elle a indiqué que le profil type retenu dépendra de l'état actuel et du développement prévu de l'infrastructure le long du tracé. Sea Breeze a souligné qu'après avoir déterminé les tracés potentiels, elle a engagé des consultations avec les ingénieurs municipaux dans les localités touchées pour établir la faisabilité des tracés potentiels définis et discuter des aspects techniques de la construction, ainsi qu'évaluer la nature des services publics se trouvant le long du tracé proposé.

### 4.3.2 Positions des parties

Sea Breeze a proposé d'appliquer la norme C22.3 de la CSA assortie de mesures supplémentaires, mais le canton d'Esquimalt (Esquimalt) a fait état de préoccupations détaillées portant que la LIT doit être conçue et installée de manière à bien la protéger contre les dommages et à laisser un écartement adéquat par rapport aux autres installations souterraines de service public pour des raisons de sécurité. Esquimalt a aussi exprimé des inquiétudes au sujet des effets environnementaux et socio-économiques de la construction et de l'exploitation de la LIT, notamment du point de vue de la circulation routière, du bruit et de la restauration des chaussées. Ces préoccupations sont détaillées dans le REEP établi par l'Office et au chapitre 7 des présents Motifs de décision.

Toutefois, Esquimalt a aussi indiqué que, bien que l'ébauche du plan de protection de l'environnement (PPE) que Sea Breeze a soumise au cours de l'instance ne dissipe pas toutes ses préoccupations, il s'attendait à ce que les plans de pose détaillés en tiennent compte et y remédient en bout de ligne.

### 4.3.3 Réponse de Sea Breeze

Tel qu'il est indiqué dans la section précédente, Sea Breeze, en réponse aux préoccupations exprimées, s'est engagée à consulter les municipalités, services publics et autres organismes concernés, y compris la British Columbia Safety Authority, à l'étape de la conception détaillée au sujet de la conception et de l'installation du projet. Elle a déclaré qu'elle demeure confiante de pouvoir résoudre les enjeux soulevés grâce à la négociation des accords commerciaux voulus et à la collaboration avec les municipalités pour arrêter des plans et une conception mutuellement acceptables en ce qui a trait aux installations de service public en place.

***Opinion de l'Office***

Un des buts généraux de l'Office[3] consiste à garantir que les installations soient construites et exploitées de manière à ce qu'elles ne posent aucun danger pour le grand public et à ce que les services publics et organismes municipaux travaillant dans le voisinage d'une ligne de transport puissent le faire en toute sécurité. L'Office sait qu'il y a des dangers inhérents au fait de travailler ou de creuser à proximité de câbles à haute tension enfouis. Pour prévenir tout dommage éventuel au câble, à d'autres

3 Le Plan stratégique de l'ONÉ énonce les cinq buts que l'ONÉ s'attache à atteindre. Un de ces buts se lit comme suit : « Les installations et activités réglementées par l'ONÉ sont sûres et sécuritaires, et perçues comme telles ».

installations de service public ou à l'infrastructure et garantir une distance de dégagement suffisante entre ces installations, l'Office assortirait tout certificat qu'il pourrait délivrer d'une condition exigeant que Sea Breeze, avant le début de la construction, identifie toutes les installations d'infrastructure que la ligne de transport doit croiser et confirme qu'elle a obtenu tous les accords ou permis de croisement requis concernant ces installations (condition 21).

L'Office note, d'après les témoignages d'Esquimalt et de Sea Breeze, que les préoccupations non réglées pourront être prises en compte et atténuées à l'étape de la conception détaillée, au cours de la négociation des accords commerciaux ou à la suite de consultations, avant que Sea Breeze choisisse les normes de conception et d'installation à employer.

De plus, l'Office exigerait que Sea Breeze lui présente les dessins d'après exécution de l'ouvrage (condition 35) et que ceux-ci montrent tous les éléments d'infrastructure voisins. L'Office s'attendrait à ce que Sea Breeze mette les dessins d'après exécution à la disposition des municipalités que traverse la LIT, ainsi qu'à la disposition des ministères gouvernementaux ayant compétence sur la LIT et, sur demande, à celle de toute autre personne ayant besoin de renseignements détaillés sur l'emplacement de la LIT.

## 4.4 Installation du câble sous-marin

### 4.4.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a affirmé que le tracé marin de 19 km du projet a été choisi de façon à réduire au minimum sa distance totale tout en évitant, dans la mesure du possible, les zones présentant un sol très dur ou un sol épais très mou, le substrat rocheux exposé, les pierres et la roche, les fonds marins ondulés ou escarpés, les formes de fond mobiles, comme les grandes dunes de sable, et les zones parcourues par plusieurs autres câbles. Sea Breeze a effectué un relevé géophysique et bathymétrique du fond marin à l'appui du choix du tracé.

Sea Breeze a indiqué qu'elle a l'intention d'enfouir le câble sous-marin pour le protéger contre les dommages causés par des tiefs, sauf aux endroits où le substrat rocheux est exposé, dans les sols très denses ou dans les zones où il y a d'autres câbles submergés. Elle a souligné que l'enfouissement du câble n'est pas une nécessité opérationnelle. Toutefois, pour des motifs de fiabilité et des raisons financières, Sea Breeze a intérêt à garantir que le câble soit enfoui ou protégé au moment de la pose, et qu'il demeure ainsi. Sea Breeze a indiqué qu'il y a au moins neuf façons différentes de foncer une tranchée et d'enfouir le câble sous-marin. La méthode à retenir serait déterminée en fonction des conditions propres au site, après une analyse pénétrométrique détaillée du sol et des vérifications in situ. Elle a précisé, toutefois, qu'elle s'attendrait à utiliser soit une ensouilleuse tractée par un navire-câblier soit un outil de fonçage au jet sur engin télécommandé (ROV).

Aux endroits où le câble sous-marin ne peut pas être enfoui et où la présence d'un câble exposé est vue comme problématique, Sea Breeze pourrait recouvrir le câble de tapis ou de couvertures de béton pour le protéger contre des dommages éventuels, ou prendre d'autres mesures appropriées. Le relevé géophysique et bathymétrique du fond marin révèle que les formes de fond peuvent être très mobiles à certains endroits et qu'une combinaison de facteurs comme une couverture sédimentaire mince, de forts courants de fond ou des dépressions causées par l'affouillement pourraient entraîner des conditions où le câble risquerait d'être mis à découvert ou d'être en portée libre sur de courtes distances. Cependant, on ne s'attend pas à ce que des conditions de portée libre dans la zone d'étude causent des dommages au câble sous-marin, étant donné la résistance du câble, les méthodes d'installation et le mou incorporé dans le système de pose. Le poids du câble, qui fait 75 kg le mètre, aiderait aussi à garder la LIT enfouie ou bien posée sur le fond marin.

Les méthodes proposées de conception et d'installation du tronçon marin reposent principalement sur les normes d'ABB et les normes européennes de la CÉI. Sea Breeze a indiqué qu'elle a fourni à ABB la norme 1120 – 2004 de l'IEEE, concernant la construction d'ouvrages sous-marins, et la norme C22.3 N° 7-94 (R2005) de la CSA, afin qu'elle les examine. De plus, Sea Breeze s'est engagée à présenter à l'Office les normes de conception et d'installation choisies pour le tronçon marin avant de déposer ses plans, profils et livres de renvoi.

Sea Breeze s'est engagée à mener un programme de surveillance sous-marine, en partie pour confirmer la mesure où le câble sous-marin reste enfoui et pour élaborer des mesures d'atténuation pour le maintenir ainsi, dans la mesure où c'est possible. Le programme de surveillance sous-marine serait établi de concert avec le MPO et, si possible, avec la participation des représentants des pêcheurs commerciaux.

### 4.4.2 Positions des parties

Les intervenants qui s'adonnent à la pêche commerciale le long du tracé marin proposé de la LIT et à proximité de celui-ci ont soulevé plusieurs préoccupations au sujet du tronçon marin du projet. Les préoccupations concernant les effets environnementaux et socio-économiques du tronçon marin de la LIT sont examinées au chapitre 7 des présents Motifs de décision et dans le REEP. La seule préoccupation au sujet de l'aspect technique touchait l'enfouissement de la LIT et le risque qu'elle soit mise à découvert au fil du temps sous l'effet des courants et du mouvement des dunes de sable et des sédiments.

### 4.4.3 Réponse de Sea Breeze

En réponse aux préoccupations mentionnées ci-dessus, Sea Breeze s'est engagée à dresser un plan de surveillance sous-marine. Elle s'est engagée, de plus, à munir les pêcheurs commerciaux de renseignements sur l'emplacement précis du câble, de façon à réduire au minimum l'emploi de grappins au-dessus du trajet du câble. Il a été suggéré, entre autres mesures, de fournir aux pêcheurs commerciaux des levés de l'ouvrage fini dans un format compatible avec les logiciels de navigation. Sea Breeze s'est également engagée à dresser un plan concernant l'équipement de pêche irrécupérable.

***Opinion de l'Office***

Étant donné l'absence de normes canadienne visant l'installation du câble sous-marin, l'Office remarque que Sea Breeze s'est engagée à collaborer avec le MPO et les pêcheurs commerciaux, à effectuer des essais et des analyses supplémentaires, et à soumettre ses normes de conception et d'installation définitives à l'examen de l'Office. En conséquence, l'Office est convaincu que le tronçon marin sera conçu et installé de façon sécuritaire et appropriée.

L'Office prend bonne note de la preuve, particulièrement utile et crédible, que les experts de la société ABB Inc., MM. Lindhe et Bahrman, ont produite au sujet de leur expérience des techniques types d'ingénierie et d'installation ayant trait à la pose du genre de câble proposé dans un milieu marin.

Pour ce qui est de l'enfouissement du tronçon marin de la LIT, l'Office estime que, bien que cela ne soit pas une nécessité opérationnelle, Sea Breeze a tout intérêt à enfouir le tronçon marin de la LIT et à faire en sorte qu'il demeure enfoui dans la mesure où c'est possible. Par conséquent, l'Office est certain que Sea Breeze et ABB veilleront à poser le câble sous-marin de manière à ce qu'il soit exposé le moins possible ou à le protéger aux endroits où il n'est pas possible ou pratique de l'enterrer. L'Office constate que Sea Breeze n'a pas encore défini de critères concernant les cas où un enrochement de protection ou le réenfouissement du câble serait nécessaire; toutefois, l'Office s'attendra à ce que cette information figure dans le plan de surveillance sous-marine que Sea Breeze doit lui soumettre lors du dépôt de ses rapports pré-construction et de son plan de protection de l'environnement (conditions 12 et 15).

L'Office est préoccupé par les conséquences d'une éventuelle mise à découvert du câble car cela pourrait l'exposer à des dommages ou au risque d'emmêlement avec des engins de pêche. Il constate que d'autres parties craignent que l'exposition de portions du câble sous-marin puisse avoir des conséquences autres que l'endommagement de la LIT et qu'elles ont proposé des conditions pour atténuer ces craintes. Ces conditions sont examinées plus en détail au chapitre 7 et dans le REEP. Ainsi, bien qu'il soit généralement satisfait de la preuve de Sea Breeze portant que le câble demeurerait enfoui et des engagements que Sea Breeze a pris à cet égard, et qu'il ne soit pas convaincu de la nécessité d'imposer les conditions que les pêcheurs commerciaux ont proposées (voir le chapitre 7 et le REEP), l'Office assortirait néanmoins tout certificat qu'il pourrait délivrer d'une condition exigeant que Sea Breeze établisse et lui soumette le plan de surveillance sous-marine et le plan d'atténuation concernant l'équipement (de pêche) irrécupérable dont il est question plus haut (conditions 12 et 19).

## 4.5 Forage dirigé horizontal

### 4.5.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a indiqué que la plage Fleming était l'emplacement qu'elle privilégiait pour le point d'arrivée à terre et a proposé d'enfouir le câble en effectuant un forage dirigé. Sea Breeze a mené une étude de faisabilité du FDH et établi que l'utilisation de cette technique au point d'arrivée à terre est réalisable. La pose par FDH est la méthode d'installation privilégiée parce que le site de la plage Fleming est réputé reposer sur un substrat de granodiorite extrêmement résistant et que les techniques de FDH évitent le besoin de creuser une tranchée dans la zone intertidale. Sea Breeze a présenté une évaluation géologique du projet dans laquelle la géologie de subsurface du site du point d'arrivée à terre a été définie à l'aide de cartes géologiques publiées et d'un examen des affleurements terrestres au voisinage de la plage Fleming. Sea Breeze a déclaré qu'elle effectuerait un alésage vers l'avant pour pratiquer le trou de FDH afin de réduire au minimum la quantité de fluides de forage rejetés dans le milieu aquatique.

Le rapport de faisabilité du FDH indique que, en raison de la haute résistance des matériaux composant le substrat rocheux, le forage avancera lentement et il faudra de cinq à sept semaines pour forer la distance d'environ 700 m et poser le câble. Selon les estimations, le forage du trou de guidage et l'alésage vers l'avant à travers le substrat rocheux exigeront un appareil capable d'exercer une force de 200 000 à 250 000 livres. Sea Breeze affirme que le point d'entrée du FDH serait situé dans le stationnement de l'aire de mise à l'eau de la plage Fleming. Le rapport de faisabilité indique la présence de résidences dans un rayon de 20 à 40 m du site de FDH et recommande d'appliquer des mesures de réduction du bruit et de limiter l'horaire des opérations de forage à une période comprise en 7 h et 19 h afin de respecter les arrêtés sur le bruit municipaux.

Sea Breeze s'est engagée à effectuer une évaluation des risques avant l'exécution du FDH et à veiller à ce que des plans d'urgence pour parer aux conséquences relevées dans l'évaluation des risques soient établis et que l'entrepreneur en FDH s'y conforme. De plus, Sea Breeze a pris l'engagement d'effectuer une évaluation du bruit et d'élaborer un plan de réduction du bruit concernant les travaux de FDH.

### 4.5.2 Positions des parties

Les parties n'ont pas soulevé de préoccupations au sujet des aspects techniques du FDH au point d'arrivée à terre. Cependant, elles ont exprimé des inquiétudes concernant le bruit et l'accès à la rampe de mise à l'eau sur le site du point d'arrivée à terre, notamment à l'égard de la durée possible des travaux de FDH. De plus, certaines personnes ont mentionné la possibilité que le bruit et l'espace occupé par les travaux de FDH pourraient empêcher d'accéder à la plage Fleming pour des activités de loisirs. Ces préoccupations sont examinées plus en détail dans le REEP et au chapitre 7 des présents Motifs de décision.

***Opinion de l'Office***

L'Office juge que Sea Breeze a bien établi que l'installation du câble par FDH au point d'arrivée à terre de la LIT est à la fois faisable et avantageuse. Toutefois, Sea Breeze n'a pas encore effectué une reconnaissance de la subsurface sur le site proposé du FDH et n'a pas indiqué si les conditions de subsurface susceptibles d'influer sur le succès du FDH, telles que la compétence (p. ex., fracture, vieillissement climatique, résistance), la structure et la texture de la roche (p. ex., failles, inclusions problématiques, autres plans de faiblesse secondaires), ont été prises en compte dans la conception du point d'arrivée à terre. L'Office s'attendrait à ce que toutes les autres investigations opportunes soient effectuées pour appuyer l'élaboration du plan de FDH et la conception définitive, et que ces investigations contribuent à l'évaluation des risques et la conception des plans d'urgence dont il est question ci-dessous.

Bien que Sea Breeze n'ait pas étudié à fond les risques et autres facteurs susceptibles d'influer sur le succès du FDH au point d'arrivée à terre, par exemple, l'arrêt de la circulation et la perte de confinement du fluide de forage, la variation des conditions de subsurface par rapport aux propriétés présumées, le désalignement du trou de forage avec le trajet de forage de calcul, l'échec du forage ou du retrait de la foreuse, les retards par rapport au calendrier de forage, le manque d'entrepreneurs en FDH aptes à exécuter le travail, les plaintes des propriétaires fonciers (bruit, qualité de l'air, vibrations du sol, accès) ainsi que le contrôle de la circulation et la sécurité du public, elle a pris l'engagement d'effectuer une évaluation des risques avant d'entamer le FDH et d'assurer l'établissement de plans d'urgence. L'Office s'attend à ce que l'évaluation des risques et les plans d'urgence traitent des sujets susmentionnés, entre autres aspects.

L'Office note également que Sea Breeze s'est engagée à évaluer le niveau de bruit et à établir un plan de réduction du bruit, tel qu'il est précisé dans le REEP.

En conséquence, l'Office estime que, compte tenu de l'engagement qu'elle a pris d'élaborer et de mettre en œuvre les plans susmentionnés, Sea Breeze a démontré qu'il est possible d'installer le câble par FDH au point d'arrivée à terre en causant un impact négatif minimum du point de vue technique. L'Office assortirait tout certificat qu'il pourrait délivrer de conditions exigeant que Sea Breeze produise l'évaluation des risques et les plans d'urgence qui seront mis en application (condition 10), effectue une évaluation du bruit (condition 11) et dresse un plan de réduction du bruit concernant l'exécution du FDH au point d'arrivée à terre (condition 26).

## 4.6 Incidence sur les réseaux en place

### 4.6.1 Position de Sea Breeze

Pour ce qui concerne l'incidence éventuelle de la LIT sur les réseaux de transport existants, dans l'ensemble, Sea Breeze s'est engagée à présenter le rapport d'établissement des caractéristiques nominales Phase 2 (*Phase 2 Rating Report*) du Western Electricity Coordinating Council (WECC) avant d'entamer la construction de la LIT. L'étude effectuée par le WECC sera une modélisation de l'incidence du projet sur les réseaux de transport en place et mettra en lumière tout effet négatif qu'il faudrait contrer par des mesures d'atténuation si le projet était réalisé. L'étude du WECC examinera aussi l'incidence que le projet pourrait avoir sur les capacités de transfert nominale et maximale de l'actuelle ligne d'interconnexion de 500 kV avec l'Alberta, étant donné que le processus de la Phase 2 est le moment opportun pour discuter des effets défavorables et arrêter des plans d'atténuation. L'étude du WECC serait rendue publique.

Sea Breeze prévoit que le projet CJdF, en raison des propriétés techniques propres à la technologie HTCC Light[MD] qui sera utilisée, aura de nombreux effets positifs dont le réseau du WECC tirera profit. Sea Breeze a confirmé qu'elle a l'intention d'exploiter la ligne CJdF dans les limites du régime nominal agréé (*Accepted Rating*) et de la capacité de transfert opérationnelle (*Operating Transfer Capability*) définis par le WECC. Le « régime nominal agréé » est accordé au moment de l'acceptation du rapport d'établissement des caractéristiques nominales Phase 2. Ce rapport est réputé avoir été accepté dans l'un ou l'autre des cas suivants : (i) il n'y a pas de commentaires en suspens résultant de l'examen, ou (ii) le processus de règlement des différends du WECC a été exécuté pour régler les questions en suspens. Si certaines questions en suspens n'ont pas été réglées à l'aide de ces processus, le président du comité de coordination de la planification (*Planning Coordination Committee* [PCC]) détermine si les membres du PCC sont d'avis que le projet a satisfait à toutes les exigences nécessaires pour passer à la Phase 3 (qui comprend la construction) du processus d'établissement des caractéristiques nominales. Par ailleurs, le processus d'examen du WECC doit tenir compte de toutes les améliorations devant être apportées au réseau pour permettre à la ligne CJdF de fonctionner à plein régime, l'été et hiver.

Sea Breeze a commandé une étude de faisabilité à ABB, dont la BCTC lui a transmis les résultats. Cette étude a révélé que le réseau CJdF pourrait servir à l'importation et l'exportation de certaines quantités d'électricité en provenance et à destination du réseau de la BCTC. La BCTC fera état de toute mise à niveau qui pourrait s'avérer nécessaire dans le réseau de la Colombie-Britannique dans le cadre de l'étude des installations et de l'incidence sur le réseau (*System Impact and Facilities study*) qu'elle doit réaliser. Sea Breeze s'est engagée à communiquer à l'Office le cadre de référence de l'étude, une fois qu'il aura été arrêté de façon définitive. Sea Breeze a indiqué que le coût de toute modification nécessaire pour répondre aux normes d'interconnexion de la BCTC serait à sa charge.

Bien que l'exploitant de la LIT n'ait pas encore été déterminé, Sea Breeze prévoit que la BCTC détiendra, à tout le moins, des responsabilités de répartition opérationnelle compatibles avec les dispositions de son Tarif de transport libre-accès (*Open Access and Transmission Tariff* [OATT]).

Sea Breeze a également noté que, une fois la construction de la ligne achevée, il faudrait que la BCTC délivre un avis d'autorisation de mise sous tension (*Commissioning Notice to Energize* [CNE]) et un avis d'autorisation de mise en service (*Commissioning Notice to Operate* [CNO]), lesquels avis devraient ensuite être approuvés par ABB, Sea Breeze, la BCTC et la BPA.

### 4.6.2 Positions des parties

La BCTC est l'exploitante du réseau de transport d'électricité de la Colombie-Britannique, auquel la LIT de Sea Breeze serait raccordée. La BCTC n'a pas déposé de preuve durant l'instance, mais elle a questionné Sea Breeze par le biais de demandes de renseignements (DR) ainsi qu'au cours de la partie orale de l'audience. À la lumière des réponses qu'elle a obtenues aux questions posées au sujet de la preuve de Sea Breeze et en raison de ses préoccupations concernant les effets du projet sur son réseau, la BCTC a demandé que l'Office impose à Sea Breeze un certain nombre de conditions ayant trait à l'incidence sur son réseau, dans l'éventualité où la demande de construction de la LIT serait approuvée.

À cet égard, la BCTC a recommandé que Sea Breeze soit tenue de déposer une étude des installations et de l'incidence sur l'interconnexion de transport qui : démontre que la ligne de transport n'aura pas d'effets importants sur le réseau de transport de BC Hydro; met en relief les enjeux ou sujets de préoccupation non résolus qui se dégagent de l'étude; propose des mesures d'atténuation aux fins d'approbation. La BCTC a aussi demandé le dépôt de l'entente d'interconnexion qui serait conclue entre elle et Sea Breeze.

La BCTC a recommandé, de plus, que Sea Breeze soit tenue de déposer une copie de l'entente d'exploitation qu'elle conclura avec l'éventuel exploitant de la ligne de transport, cette mesure étant jugée utile à cause de l'interdépendance possible de l'exploitant avec le réseau de la BCTC.

### 4.6.3 Réponse de Sea Breeze

Au sujet des conditions proposées par la BCTC, Sea Breeze a laissé entendre que l'OATT de la BCTC renferme déjà des dispositions de même nature que les conditions proposées.

***Opinion de l'Office***

La détermination des effets que la LIT proposée aurait sur d'autres provinces et sur les capacités de transfert entre réseaux de transport est un facteur de première importance dans le cadre de l'examen que l'Office doit faire de la demande. L'Office remarque, toutefois, qu'aucune preuve n'a été versée au dossier de l'instance pour montrer que la LIT aurait des effets défavorables sur d'autres réseaux de transport. De plus, Sea Breeze s'est engagée à présenter l'étude du WECC, lequel ferait une modélisation de l'incidence de la LIT sur les réseaux de transport voisins et mettrait en lumière tout effet indésirable qu'il faudrait contrer par des mesures d'atténuation, dans l'éventualité où le projet serait réalisé. L'Office prend bonne note du fait que la BCTC est membre du WECC.

Selon l'Office, Sea Breeze devra atteindre ou dépasser les normes de performance et de fiabilité qui seraient énoncées dans le rapport Phase 2 du WECC. Ainsi, l'Office assortirait l'éventuel certificat d'une condition exigeant que Sea Breeze dépose le rapport du WECC avant d'entreprendre la construction du projet. Le rapport du WECC devrait indiquer si la ligne de transport aurait une incidence importante sur les réseaux de transport en place. La condition exigerait également que Sea Breeze fasse état des sujets de préoccupation qui n'ont pas été résolus et obtienne l'approbation de l'Office à l'égard de toute autre mesure d'atténuation qui pourrait s'imposer (condition 18).

Par ailleurs, l'Office note le processus d'établissement des caractéristiques nominales auquel le WECC soumet les chemins de transport avant d'accorder un « régime nominal agréé » de même que l'intention de Sea Breeze d'assurer que la ligne CJdF soit exploitée dans les limites du régime nominal agréé et de la capacité de transfert opérationnelle déterminés par le WECC. De plus, avant que la LIT puisse être mise en service, il faudrait que la BCTC délivre un CNE et un CNO.

Vu l'éventail de sauvegardes et de contrôles visant à atténuer toute incidence défavorable que la LIT pourrait avoir sur des réseaux voisins ou interconnectés, si elle était approuvée, l'Office juge qu'il n'est pas nécessaire d'exiger que Sea Breeze lui présente également une étude des installations et de l'incidence sur l'interconnexion de transport, et les documents connexes, tel que la BCTC l'a demandé. L'Office s'attendrait à ce que tous les effets de la LIT, y compris les effets sur le réseau de la BCTC, soient pris en considération dans le rapport du WECC ou, comme Sea Breeze l'a indiqué, dans le Tarif de transport libre-accès de la BCTC.

L'Office constate que l'exploitant de la ligne de transport n'a pas encore été déterminé. Le certificat éventuellement délivré serait assorti d'une condition exigeant que Sea Breeze démontre que l'exploitant possède les qualifications nécessaires pour exploiter et entretenir la ligne de transport en conformité avec les normes et les procédures énoncées dans le manuel d'exploitation et d'entretien (condition 32). En outre, Sea Breeze serait toujours responsable d'assurer que quiconque exploite la LIT se conforme aux conditions énoncées dans le certificat et à tout autre engagement que Sea Breeze aurait pris au cours de l'instance (conditions 6 et 8). Par conséquent, l'Office n'est pas certain que la condition additionnelle que la BCTC souhaiterait ajouter au sujet du dépôt de l'entente d'exploitation soit nécessaire.

Compte tenu de la preuve décrite ci-dessus et des conditions dont il assortirait son approbation, l'Office estime qu'il serait possible d'atténuer suffisamment les éventuels effets défavorables de la LIT sur les réseaux de transport en place et que, par conséquent, l'exploitation de la LIT n'aurait pas une incidence défavorable sur ces réseaux.

Chapitre 5

# Choix du tracé et questions foncières

## 5.1 Tracé de la LIT

### 5.1.1 Tracé terrestre

#### 5.1.1.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a déclaré que, pour choisir le tracé du projet CJdF, dont la LIT fait partie, elle a commencé par évaluer les possibilités d'interconnexion, puis s'est concentrée sur les options géographiques qui s'offraient pour le trajet jusqu'aux points d'interconnexion choisis. La sous-station Port Angeles, dans l'État de Washington (É.-U.), a été choisie comme le point terminal sud du projet CJdF.

Sea Breeze a indiqué, de plus, qu'elle avait envisagé trois possibilités pour le point terminal du projet CJdF au Canada, qui serait également le point terminal le plus au nord de la LIT, soit : la sous-station Horsey, située près du centre-ville de Victoria; la sous-station Esquimalt, près de la limite est d'Esquimalt; et la sous-station Pike, située près du lac Pike, sur la limite nord de View Royal. Elle a choisi le site de la sous-station Pike à cause de la présence de connexions existantes avec plusieurs lignes de transport et d'un espace suffisant pour y construire la station de conversion de la ligne HTCC Light[MD].

Pour ce qui concerne le site du point d'arrivée à terre, Sea Breeze a indiqué qu'elle avait procédé à une étude multidisciplinaire et eu des entretiens avec les parties prenantes, dont les autorités municipales, afin de sélectionner le tracé qui relierait les sous-stations Pike et Port Angeles. Elle a insisté dès le départ sur le choix du site le plus approprié pour le point d'arrivée à terre afin de pouvoir déterminer et évaluer par la suite les tracés marin et terrestre possibles. Cinq emplacements, situés à une proximité raisonnable de la sous-station Pike, ont été envisagés, soit : le port de Victoria, le port d'Esquimalt, Albert Head, William Head et la plage Fleming. Sea Breeze a déterminé que la plage Fleming était l'endroit à privilégier pour le point d'arrivée à terre en raison de conditions marines favorables, de la proximité relative de la sous-station Pike et du recours à la technique du FDH pour la pose du câble.

Pour ce qui est du choix du tracé terrestre de la LIT, Sea Breeze a effectué une analyse multidisciplinaire des contraintes et examiné les commentaires des parties prenantes. Elle a cerné trois options générales pour le tracé terrestre allant de la sous-station Pike au point d'arrivée à terre à la plage Fleming, qui comprenaient chacune plusieurs segments de tracé potentiels. Ces options sont décrites ci-dessous.

- Tracé 1 : le trajet du Centre, d'environ 12 km de long, suit généralement l'actuel couloir de transport de BC Hydro entre le parc Francis et le parc Freeman-King, traverse le terrain de golf Highland et un parc pour caravanes, puis longe la route Old Island Highway, le chemin Craigflower et la rue Lampson (voir la figure 2 au chapitre 1 des Motifs de décision). C'est le tracé privilégié.

- Tracé 2 : le trajet de l'Ouest suit le chemin Highland. Il n'a pas été retenu comme tracé privilégié à cause des préoccupations soulevées au sujet des dérangements pouvant être causés aux résidents de View Royal le long du segment du chemin Highland.
- Tracé 3 : le trajet de l'Est suit le chemin Prospect Lake. Il n'a pas été retenu surtout parce qu'il est plus long.

La moitié méridionale des trois tracés terrestres envisagés par Sea Breeze suit le même trajet dans tous les cas, longeant la route Old Island Highway, le chemin Craigflower et la rue Lampson jusqu'au site du point d'arrivée à terre à la plage Fleming.

Sea Breeze a indiqué que le tracé 1 était celui qu'elle privilégiait parce qu'il emprunte des emprises municipales utilisées comme réserve de chemin public sur plus de 7 km de sa longueur. Sea Breeze a indiqué que l'utilisation d'emprises établies et de routes municipales a l'avantage de procurer des économies de coûts, de fournir des conditions généralement favorables pour l'installation et l'exploitation de câbles, et de réduire les effets sur l'environnement, comparativement à ceux que supposent l'implantation d'une ligne sur un terrain non aménagé ou la création d'un nouveau couloir de service public.

Étant donné l'état de développement de la zone d'implantation de la LIT, Sea Breeze a proposé un couloir étroit pour le tronçon terrestre. Elle a déclaré que la largeur du couloir a été déterminée en majeure partie en fonction des limites des propriétés existantes, notamment des réserves routières municipales, sur lesquelles passe le tracé 1. Ailleurs, Sea Breeze s'est efforcée d'utiliser les couloirs aménagés existants, comme des chemins de gravier, pour fixer la largeur du couloir terrestre proposé.

Après le dépôt de sa demande initiale, Sea Breeze a proposé un segment de rechange de 1,25 km de long en remplacement d'une portion du tracé 1. Le segment de rechange suit une partie d'un couloir de chemin de fer, plutôt que la route Old Island Highway (voir les figures 1 et 2 au chapitre 1). Sea Breeze a proposé cette autre solution parce qu'elle réduirait l'ampleur des travaux de construction qui seraient autrement nécessaires dans le voisinage de la route Old Island Highway. Sea Breeze a déclaré qu'elle avait eu des entretiens positifs avec les représentants de View Royal, de Rail America et de la Island Corridor Foundation au sujet de l'utilisation éventuelle de ce segment de rechange. Elle a noté, en outre, que l'implantation de la LIT dans ce segment de rechange aidera la ville de View Royal à aménager une piste cyclable récréative le long du couloir.

Sea Breeze a soutenu que l'Office a en main suffisamment d'information pour être en mesure d'approuver à la fois le couloir original du tracé 1 et un couloir fondé sur le tracé 1 qui incorpore le segment de rechange. Sea Breeze préférerait avoir une marge de manœuvre pour décider du tracé définitif à un moment ultérieur du processus de réglementation.

#### 5.1.1.2 Positions des parties

***Résidents***

Certains des résidents d'Esquimalt et de View Royal ont soulevé des préoccupations au sujet de la partie méridionale de tous les tracés envisagés. La perturbation de la circulation routière, les champs électromagnétiques (CÉM), le bruit et les travaux de dynamitage figuraient parmi les

préoccupations exprimées. Ces sujets de préoccupation sont examinés plus en détail dans le REEP et au chapitre7 des présents Motifs de décision.

***Réponse de Sea Breeze***

Pour justifier la partie méridionale du tracé, Sea Breeze a déclaré, notamment, que d'autres trajets possibles avaient été étudiés de façon préliminaire pour la moitié sud des tracés terrestres envisagés, mais qu'ils n'avaient pas été jugés viables aux fins d'une étude détaillée à cause de l'opposition soulevée par les Premières nations. De plus, Sea Breeze a indiqué que le couloir de la rue Lampson représente le chemin le plus direct jusqu'au site du point d'arrivée à terre.

***Goodwill Investments Ltd.***

Le tracé 1 suit généralement la partie de la ligne de transport aérienne de BC Hydro à l'endroit où elle traverse deux parcelles de terrains privés sur une distance d'environ 1,16 km. Les deux parcelles appartiennent à Goodwill Investments Ltd. (Goodwill), qui est le seul propriétaire de terrains privés le long du tracé 1. Goodwill a fait valoir qu'elle utilise une parcelle pour l'aménagement du terrain de golf Highland (en voie de construction) et l'autre comme parc pour caravanes.

Goodwill s'est opposée au tracé 1, déclarant que la perception négative du public à l'égard d'éventuels risques pour la santé associés à la LIT nuirait à ses entreprises foncières. À son avis, il ne devrait pas être permis à une entreprise « à but lucratif » de priver un autre propriétaire de ses droits simplement pour réduire ses coûts de construction et accroître ses profits. Goodwill a indiqué que le tracé 2 se trouve entièrement sur des terres publiques et des emprises établies, laissant entendre qu'il conviendrait mieux pour la LIT.

Goodwill a également prétendu que Sea Breeze avait été inefficace dans ses échanges d'information et ses entretiens avec Goodwill au sujet du tracé de la LIT et de son incidence. Selon Goodwill, Sea Breeze lui avait dit au départ que la LIT passerait par son terrain de golf, d'abord sous les canalisations d'égout au-dessus desquelles se trouve le principal chemin d'accès, et sous la piste réservée aux voiturettes de golf. Par la suite, Goodwill a découvert que Goodwill proposait de faire passer la LIT d'un bout à l'autre du terrain de golf et au milieu de son parc pour caravanes. Croyant que la LIT produirait de la chaleur, Goodwill se préoccupait aussi de ce qu'elle passe sous l'allée du parcours de golf, ce qui risquait de causer des différences de coloration dans le gazon. De plus, Goodwill s'interrogeait au sujet de l'incidence du projet sur ses puits d'eau et le système d'irrigation informatisé du terrain de golf. Les changements que Goodwill a proposés aux conditions d'approbation provisoires relativement aux puits d'eau, de même que les autres préoccupations d'ordre environnemental et socio-économique que Goodwill a soulevées, sont examinés plus en détail dans le REEP et au chapitre 7 des présents Motifs de décision.

Goodwill a affirmé que, si le projet était approuvé, elle collaborerait avec Sea Breeze pour garantir que la LIT suive un trajet logique à travers ses propriétés.

***Réponse de Sea Breeze***

En réponse aux préoccupations que Goodwill a formulées au sujet de l'endroit où la LIT passerait sur ses propriétés, Sea Breeze a proposé que le couloir approuvé pour la LIT dans le secteur en question englobe complètement les deux propriétés de Goodwill touchées par le

tracé 1. Sea Breeze a déclaré que le fait d'élargir ainsi le couloir leur donnerait, à elle et à Goodwill, une plus grande marge de manœuvre pour déterminer un plan d'alignement précis qui soit acceptable aux deux parties.

Sea Breeze s'est également dite disposée à collaborer avec Goodwill pour améliorer le dialogue entre les deux parties et régler les questions relatives au tracé et à la conception de la LIT qui intéressent les propriétés de Goodwill.

***Municipalités***

Le District régional de la capitale (DRC), la ville de View Royal et Esquimalt ont fait état de préoccupations qui, pour la plupart, concernent des questions ayant trait à la conception et au plan d'alignement détaillés dans le contexte de leurs réserves routières, plutôt que le choix du tracé général. Leurs préoccupations portaient notamment sur les effets possibles sur l'infrastructure de service public, les contraintes imposées à l'égard du tracé de futurs éléments d'infrastructure, les dérangements occasionnés aux résidents, la perturbation de la circulation et l'intégrité du revêtement des routes. Esquimalt a traité de ces préoccupations en détail au cours de l'instance.

Tel qu'il est exposé aux chapitres 4 et 7 des Motifs de décision ainsi que dans le REEP, Esquimalt s'attend à pouvoir examiner ces préoccupations avec Sea Breeze à une étape ultérieure de l'élaboration du projet, c'est-à-dire l'étape de la conception détaillée. Comme on le mentionne au chapitre 4, Sea Breeze s'est aussi engagée à consulter les autorités municipales compétentes pour résoudre les préoccupations soulevées.

View Royal était en faveur de l'adoption du segment de rechange proposé dans le tracé 1 sous réserve de certaines dispositions concernant la construction et l'installation de la LIT dans la zone en question. Sea Breeze avait proposé le segment de rechange à la suite de consultations avec View Royal et d'autres parties; c'était un changement que View Royal souhaitait.

### 5.1.2 Tracé marin

#### 5.1.2.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a déclaré que, dans le cas du tronçon marin de la LIT, elle n'a pas considéré plusieurs choix de tracés en vue d'en faire une étude détaillée en raison des évaluations préliminaires qui avaient été faites par des consultants. Le seul tracé marin qu'elle envisage (voir la figure 1 au chapitre 1 des Motifs de décision) a été déterminé en fonction de l'emplacement optimal du point d'arrivée à terre à la plage Fleming et des contraintes imposées par le milieu marin, telles que les caractéristiques de l'écosystème, l'infrastructure existante et la présence de zones marines protégées. Sea Breeze a affirmé qu'elle a mené des études biologiques, écologiques et géophysiques détaillées de l'environnement marin pour cerner les contraintes techniques et environnementales à prendre en compte dans la conception préliminaire. À la lumière de ces renseignements, Sea Breeze a situé le point de sortie du FDH et délimité un couloir marin convenable à l'intérieur duquel elle allait effectuer des investigations et des essais détaillés pour déterminer le plan d'alignement définitif de la LIT. Sea Breeze propose un couloir marin de 300 m de largeur.

#### 5.1.2.2 Positions des parties

Aucune des parties à l'instance n'a soulevé de préoccupations au sujet de l'à-propos du tracé général ou de la largeur du couloir du tronçon marin de la LIT.

Les pêcheurs commerciaux de la région avaient des préoccupations d'ordre environnemental et socio-économique au sujet de l'effet du tronçon marin de la LIT sur les stocks de poisson et leur gagne-pain. Le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada et Transports Canada ont également soulevé des préoccupations de nature environnementale, notamment au sujet de l'incidence de la LIT sur l'habitat du poisson, la qualité de l'eau, les voies d'eau et la navigation, de même que des préoccupations concernant les CÉM et le FDH à la plage Fleming. Ces préoccupations environnementales et socio-économiques sont détaillées au chapitre 7 des Motifs de décision et dans le REEP.

### 5.1.3 Emplacement de la station de conversion

#### 5.1.3.1 Position de Sea Breeze

Dans sa demande, Sea Breeze propose de placer le site de la station de conversion, d'une superficie de 1,5 hectare (ha), près de la sous-station Pike située sur les terrains de BC Hydro (voir la figure 2 au chapitre 1 des Motifs de décision). Elle a déclaré que situer la station de conversion tout près de la sous-station évite la nécessité d'avoir des installations de raccordement supplémentaires pour transmettre l'énergie convertie en courant alternatif à la sous-station. Sea Breeze a indiqué que la sous-station Pike se trouve sur une parcelle de terrain d'environ 30 ha appartenant à BC Hydro, dont une grande partie est inoccupée et disponible en vue d'un usage ultérieur.

Sea Breeze a précisé qu'elle avait examiné la possibilité de situer la station de conversion sur des terrains à l'extérieur de la propriété de BC Hydro. Cependant, ces autres choix n'ont pas été privilégiés parce qu'il s'agit de propriétés individuelles privées dont l'usage actuel est incompatible avec l'exploitation d'une station de conversion, et le demeurera probablement, et parce qu'il faudrait installer des lignes de transport CA aériennes pour relier la station de conversion à la sous-station CA.

De plus, Sea Breeze a déclaré que, d'après les études environnementales et de faisabilité qu'elle a effectuées, les terrains de BC Hydro constituent un bon emplacement pour une station de conversion interconnectée avec la sous-station Pike étant donné l'infrastructure de transport, la charge de l'île de Vancouver, la dimension du site et l'incidence de la station de conversion proposée. Les renseignements que Sea Breeze a déposés sur le tracé, ses consultations et ses analyses, environnementales et autres, reposent sur l'utilisation des terrains de BC Hydro. Par conséquent, Sea Breeze a indiqué qu'elle ne demande l'approbation que d'un seul emplacement pour la station de conversion, c'est-à-dire les 30 ha de terrain de BC Hydro autour de la sous-station Pike. Dans l'éventualité où la LIT serait approuvée, Sea Breeze procéderait à des études plus poussées dans ce secteur en vue de déterminer le lieu optimal de la station de conversion.

Sea Breeze a affirmé qu'elle a l'intention de poursuivre les entretiens et les négociations avec BC Hydro au sujet de l'emplacement proposé de la station de conversion. Dans le cadre d'autres

projets, des services publics se sont vu offrir diverses mesures d'accommodement permettant de concilier leurs propres plans avec ceux des projets en cause, et Sea Breeze estime que de telles mesures d'accommodement devraient être examinées plus à fond dans le cas présent.

Si le site privilégié pour la station de conversion devait changer au bout du compte, Sea Breeze a indiqué qu'elle solliciterait les autorisations nécessaires en vertu de la Loi sur l'ONÉ.

#### 5.1.3.2 Positions des parties

BC Hydro a fait part à Sea Breeze de ses préoccupations concernant l'aménagement de la station de conversion proposée sur ses 30 ha de terrain entourant la sous-station Pike, soulignant que tous ses biens-fonds inutilisés pourraient éventuellement être nécessaires pour de futurs agrandissements de la sous-station. Les discussions subséquentes que Sea Breeze a eues avec BC Hydro n'ont pas rapproché les parties sur la question de la compatibilité de la station de conversion proposée avec les projets d'agrandissement futurs de BC Hydro. Par ailleurs, BC Hydro a déclaré dans une lettre à Sea Breeze que les terrains ne peuvent pas être utilisés pour l'aménagement de la station de conversion proposée.

BC Hydro a argué que l'Office devrait approuver un tracé général qui laisse expressément ouvert le choix de l'emplacement précis de la station de conversion (autrement dit, n'en limite pas le site aux terrains de BC Hydro). Cela permettrait de tenir les consultations voulues avec toutes les parties intéressées pour déterminer l'emplacement de la station de conversion à un moment ultérieur du processus de réglementation.

***Opinion de l'Office***

**Tracé terrestre de la LIT**

Pour ce qui concerne le tronçon terrestre de la LIT, l'Office estime que le choix de tracé présenté par Sea Breeze est approprié. En utilisant des couloirs de services publics existants et des zones aménagées, Sea Breeze a déterminé un trajet (tracé 1) qui réduit au minimum la longueur totale du tronçon terrestre de la LIT; limite, dans la mesure du possible, les effets défavorables sur les terres, les propriétaires fonciers, les autres résidents et les personnes ayant besoin d'accéder au secteur pour le travail ou les loisirs; et qui, éventuellement, capitalise sur les synergies avec d'autres projets d'aménagement.

L'Office reconnaît que certains propriétaires de terrains privés, tels que Goodwill, pourraient être plus affectés que d'autres propriétaires dans la zone d'implantation de la LIT. L'Office estime que, si la LIT était approuvée, la proposition de Sea Breeze consistant à élargir le couloir du tracé 1 pour englober totalement les propriétés de Goodwill offrirait une marge de manœuvre maximale quant au choix du tracé précis de la LIT, ce qui permettrait peut-être de répondre à certaines des préoccupations que Goodwill a soulevées à ce sujet. L'Office remarque également que Sea Breeze souhaite améliorer le dialogue avec Goodwill et que cette dernière

a indiqué que, si le projet était approuvé, elle collaborerait avec Sea Breeze afin de déterminer un trajet logique pour la LIT.

L'Office trouve aussi que l'étroitesse du couloir terrestre proposé, sauf à l'endroit où il a intentionnellement été élargi pour aider à résoudre les questions de conception détaillée et de choix du tracé détaillé qui se posent avec Goodwill, convient à l'état développé des terrains sur lesquels passe le tracé 1. Comme Sea Breeze a l'intention d'emprunter des emprises établies, des couloirs d'installations de transport et des réserves routières existantes, la largeur du couloir ne devrait pas soulever un obstacle important quand viendrait le moment de situer précisément la LIT à l'étape de la conception détaillée, si le projet était approuvé.

L'Office remarque que Sea Breeze préfère avoir une marge de manœuvre à ce stade-ci de l'instance pour ce qui concerne une partie du tracé terrestre de la LIT. Plus précisément, Sea Breeze sollicite l'approbation de deux couloirs (soit le tracé 1 original et le tracé 1 utilisant le segment de rechange) de sorte qu'elle puisse décider à un moment ultérieur du processus de réglementation lequel des deux couloirs formerait le tracé définitif de la LIT.

L'Office juge qu'il a été muni de suffisamment de renseignements pour pouvoir examiner les deux couloirs du tracé 1 et qu'il est approprié de conserver les deux options pour l'instant, si la LIT est approuvée. À cet égard, il est bien entendu que Sea Breeze devra choisir un des deux couloirs avant de soumettre ses plans, profils et livres de renvoi à l'Office. En attendant que le couloir définitif soit choisi, l'Office s'attendra à ce que Sea Breeze tienne compte des deux couloirs (dans la mesure où il est pertinent de le faire) au moment de déposer d'éventuels rapports de suivi ou de remplir des conditions d'approbation qui lui seraient imposées dans un éventuel certificat.

**Tracé marin de la LIT**

L'Office note la preuve concernant le fait que la plage Fleming est le choix optimal pour le point d'arrivée à terre, les contraintes du milieu marin et les études que Sea Breeze a effectuées. L'Office trouve que le tracé marin proposé et la largeur du couloir marin, à l'intérieur duquel la LIT serait située si un certificat était délivré, sont convenables. Il remarque, en outre, qu'aucune partie n'a fait état de préoccupations concernant le tracé marin général de la LIT.

L'opinion de l'Office concernant les préoccupations d'ordre environnemental et socio-économique que d'autres parties ont soulevées, et les conditions que celles-ci ont proposées, sont exposées dans le REEP et au chapitre 7 des présents Motifs de décision.

**Emplacement de la station de conversion**

BC Hydro a demandé que l'Office laisse expressément ouverte la question de l'emplacement de la station de conversion, mais l'Office juge qu'il n'y a pas assez de preuve au dossier concernant d'autres sites possibles pour qu'il puisse approuver un emplacement « ouvert ». Par exemple, le dossier de l'instance ne contient pas de renseignements sur des consultations ou d'analyses environnementales, techniques ou autres concernant d'autres emplacements possibles de la station de conversion, comme c'est le cas pour le couloir terrestre de rechange.

De plus, Sea Breeze a confirmé qu'elle ne cherchait à faire approuver aucun autre endroit que les terrains de BC Hydro comme emplacement de la station de conversion.

Compte tenu de ces considérations et de la preuve établissant que le secteur envisagé est assez grand pour fournir une marge de manœuvre aux parties afin de régler les préoccupations de BC Hydro au sujet du site précis de la station de conversion, l'Office trouve que la zone que Sea Breeze a proposée comme emplacement de la station de conversion est appropriée.

Si elle devait trouver ultérieurement un autre site à l'extérieur de la propriété de BC Hydro qu'elle considère comme un emplacement optimal pour la station de conversion, Sea Breeze devra alors solliciter les autorisations nécessaires en vertu de la Loi sur l'ONÉ.

## 5.2 Besoins en terrains

### 5.2.1 Position de Sea Breeze

Le tronçon terrestre de la LIT proposée traverse quatre districts municipaux de la région du Grand Victoria : la ville de View Royal, le district de Highlands, le district de Saanich et Esquimalt. Sea Breeze a indiqué que sur environ 87 % de sa longueur, le tracé 1 emprunte des terres appartenant aux municipalités ou aux districts régionaux ou des terres de la Couronne (dont la plupart constituent des réserves routières municipales) et suit d'une manière générale des couloirs linéaires de transport, d'accès et d'installations de service public. Le reste du tracé 1 (soit 13 %) passe sur des terrains qui appartiennent à Goodwill et à BC Hydro et, dans le cas du segment de rechange, sur des terres appartenant à la Island Corridor Foundation (organisme de bienfaisance qui représente les intérêts des districts régionaux locaux et des Premières nations).

Sea Breeze a déclaré qu'en raison de la nature des installations et des méthodes de construction à employer, le tronçon terrestre de la LIT exigerait une emprise permanente de 3 m de large (largeur typique pour des installations de service public souterraines). En plus de l'emprise permanente, un espace de travail temporaire (ETT) d'environ 3 m de large, contigu à l'emprise permanente, serait requis sur presque toute la longueur du tracé 1 pendant les travaux de construction. La largeur réelle de l'ETT pourrait varier selon la profondeur de la tranchée,

l'utilisation du terrain, l'espace disponible pour la mise en dépôt temporaire des matériaux excavés et l'équipement requis pour l'installation du câble. Ainsi, la largeur totale des espaces de travail utilisés durant la construction – emprise permanente de 3 m comprise – serait typiquement de 8 m sur les surfaces asphaltées larges et de 6 m sur les surfaces asphaltées étroites, les chemins d'accès de services publics et les terres semi-perturbées. Sea Breeze a indiqué qu'un ETT supplémentaire pourrait être nécessaire aux franchissements de ruisseaux et aux croisements de voies ferrées, de même qu'aux endroits où des excavatrices et des camions tandems seront utilisés. Sea Breeze a indiqué qu'au chantier de FDH à la plage Fleming, où serait aménagé le point d'arrivée à terre de la LIT, il faudrait disposer d'un espace de construction de 20 m de large sur 30 m du tracé. Le FDH serait exécuté dans le stationnement de l'aire de mise à l'eau de la plage Fleming, sur un terrain qui appartient à Esquimalt.

Sea Breeze a indiqué que la station de conversion proposée et tous les travaux de construction connexes occuperaient 1,5 ha (100 m sur 150 m) sur le terrain de la sous-station Pike de BC Hydro. De plus, un espace de construction de 10 m de large, incluant une emprise permanente de 6 m, serait également requis sur la propriété de BC Hydro pour construire un chemin d'accès de 220 m de long jusqu'au site proposé de la station de conversion, sous lequel la LIT serait enfouie.

Sea Breeze a indiqué qu'une fois la construction terminée, le projet n'exigerait pas de terrains permanents autres que l'emprise de la LIT et le site de la station de conversion. Des ententes d'accès avec les propriétaires de terrains privés et des accords de servitude de travail ne seraient négociés que dans l'éventualité où il faudrait obtenir un accès localisé et à court terme à la LIT pour effectuer des réparations.

Sea Breeze a affirmé que toutes les terres marines comprises dans le couloir marin proposé de 300 m de la LIT appartiennent à la province et sont administrées par l'Integrated Land Management Bureau de la Colombie-Britannique (ILMB). Dans un premier temps, Sea Breeze a l'intention d'acquérir un droit de tenure sur une bande de 100 m de large du fond marin dans laquelle la LIT serait posée. Sea Breeze a indiqué que cette largeur est nécessaire pour fournir assez de souplesse, latéralement, au cas où il faudrait modifier légèrement l'alignement de la LIT pendant l'installation. Une fois la LIT en place, Sea Breeze a l'intention de faire un levé et d'acquérir un droit de passage prévu par la loi (droit de passage) de 50 m de large. L'alignement précis du droit de passage dépendrait des caractéristiques topographiques et géologiques localisées du fond marin et de l'emplacement des autres éléments d'infrastructure qui s'y trouvent.

### 5.2.2 Positions des parties

Esquimalt a soulevé des préoccupations au sujet de la situation et de la taille de l'espace requis au point d'arrivée à terre pour l'exécution du FDH, et des conséquences sur le stationnement et les activités récréatives saisonnières qui ont lieu à la plage Fleming. Esquimalt craignait aussi que les travaux de construction ne gênent l'accès aux résidences privées et aux entreprises du secteur. Selon Esquimalt, Sea Breeze doit fournir un plan plus détaillé indiquant les voies d'accès de rechange, les autres possibilités de stationnement et d'autres mesures d'atténuation. Néanmoins, Esquimalt a indiqué que Sea Breeze examinerait ses préoccupations et y remédierait au moment d'établir l'alignement détaillé du projet.

Aucune autre partie n'a traité expressément de la quantité de terrain que Sea Breeze a définie comme étant requise pour la LIT, c'est-à-dire l'emprise permanente et les ETT. Goodwill a indiqué, toutefois, qu'elle avait d'abord cru que Sea Breeze demandait seulement une servitude d'un mètre de large à travers ses propriétés.

***Opinion de l'Office***

L'Office a examiné les conséquences éventuelles de la construction de la LIT proposée sur les propriétaires de terrains touchés, y compris la quantité de terrain requise pour l'emprise, pour le site de la station de conversion et pour d'autres fins à l'extérieur de l'emprise.

L'Office remarque qu'Esquimalt a indiqué que ses préoccupations seraient prises en compte et qu'il y serait remédié à l'étape de la conception détaillée du projet, si la LIT était approuvée. L'Office note également que Sea Breeze s'est engagée, comme il a été mentionné précédemment, à consulter les municipalités concernées pendant la conception détaillée du projet. Cela étant, l'Office estime que les besoins en terrains prévus de Sea Breeze sont raisonnables.

## 5.3 Acquisition de terrains

### 5.3.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a déclaré qu'elle obtiendrait tous les intérêts de propriété nécessaires à l'égard des terres marines au moyen de permis d'occupation et d'un droit de passage accordé par l'ILMB, qu'elle acquerrait un intérêt en fief simple ou un bail à long terme pour les terrains de la station de conversion et qu'elle obtiendrait une servitude permanente ou un intérêt sur des ETT pour les terrains nécessaires à l'installation et à l'exploitation du tronçon terrestre de la LIT. Sea Breeze a noté qu'elle s'attend à négocier les emprises, les ETT, les permis et les accords de tenure requis après l'obtention d'une décision favorable concernant la demande.

Sea Breeze a déposé des modèles des avis et des accords d'acquisition de terrains pour démontrer qu'elle se conformerait aux articles 86 et 87 de la Loi sur l'ONÉ. Elle a souligné qu'elle a eu des communications avec des propriétaires de terrains privés, tels que Goodwill, au sujet du droit d'accès aux terrains et à l'acquisition de terrains. Les propriétaires de terrains recevraient l'avis prévu à l'article 87 de la Loi sur l'ONÉ avant de conclure tout accord d'acquisition de terrains.

### 5.3.2 Positions des parties

Goodwill et BC Hydro ont toutes les deux souligné qu'elles s'opposaient à ce que Sea Breeze utilise ou acquière leurs terrains.

Dans sa lettre à Sea Breeze, mentionnée précédemment, BC Hydro a indiqué qu'aucune portion du site de la sous-station Pike ne serait vendue ou aliénée. De plus, BC Hydro a obtenu de Sea Breeze un témoignage dans lequel celle-ci affirmait qu'elle n'avait pas sollicité le consentement

de la Gouverneure en conseil, suivant l'article 77 de la Loi sur l'ONÉ, en vue de prendre possession des terrains de BC Hydro ou de les utiliser. En plaidoirie, BC Hydro a indiqué qu'elle était disposée à collaborer avec Sea Breeze pour examiner le placement éventuel de la station de conversion sur sa propriété et qu'elle avait bon espoir de pouvoir en arriver à un accord négocié au sujet de l'utilisation d'une portion de ses terrains pour l'aménagement de la station de conversion. Elle a indiqué, toutefois, que son obligation première est d'assurer une configuration optimale pour soutenir la sécurité et la fiabilité du réseau existant.

Goodwill a indiqué qu'il lui semblait trompeur que Sea Breeze présente à l'Office un tracé qui passe à travers ses propriétés alors même qu'elle n'a pas consenti à ce tracé. Goodwill a ajouté qu'elle n'a donné son accord à aucune négociation et que ses rencontres antérieures avec Sea Breeze avaient eu pour objet de recueillir des renseignements sur le projet à l'intention de son conseil d'administration. Goodwill a déclaré, en outre, qu'elle ne voyait aucun trajet sur ses propriétés qui serait acceptable. Toutefois, Goodwill a indiqué que, si le projet était approuvé, elle collaborerait avec les ingénieurs de Sea Breeze pour s'assurer que la LIT suive un trajet logique.

#### 5.3.2.1 Réponse de Sea Breeze

En réponse à la position de BC Hydro, et comme il a été mentionné précédemment, Sea Breeze a indiqué qu'elle entend poursuivre les entretiens avec BC Hydro et qu'elle estime que des mesures d'accommodement devraient être examinées plus à fond pour tenter de concilier leurs projets respectifs. Sea Breeze jugeait qu'il était trop tôt pour solliciter le consentement de la Gouverneure en conseil, conformément à l'article 77 de la Loi sur l'ONÉ, en vue de la prise de possession ou de l'utilisation de terrains de BC Hydro à la sous-station Pike, et n'avait donc pas amorcé ce processus.

En réponse aux commentaires de Goodwill, Sea Breeze a indiqué que, lors d'une rencontre avec Goodwill en septembre 2005, elle avait trouvé très encourageante la discussion avec cette dernière sur les méthodes types d'installation du câble. Au moment de déposer sa demande, Sea Breeze croyait que le processus d'acquisition de terrains avançait dans le cas de Goodwill; il y avait eu des rencontres face à face et un échange de lettres et de courriels. Sea Breeze a indiqué qu'elle avait eu des discussions très productives avec Goodwill, au moins au début, mais a reconnu qu'après le Nouvel an, Goodwill avait pris la position qu'elle n'était pas intéressée à négocier. Sea Breeze a souligné qu'elle a tenté de négocier avec Goodwill, et qu'elle est toujours désireuse de le faire. Sea Breeze espère poursuivre les entretiens avec Goodwill et pouvoir en arriver à une solution et un règlement commercial équitable de sorte que le projet puisse aller de l'avant. En plaidoirie, Sea Breeze a déclaré qu'elle souhaite améliorer ses rapports avec Goodwill et qu'elle croit qu'un dialogue aidé par un facilitateur impartial constitue la meilleure façon d'y parvenir. Sea Breeze est disposée à examiner cette possibilité plus à fond.

***Opinion de l'Office***

L'Office note que Sea Breeze est obligée de se conformer aux exigences de la Loi sur l'ONÉ concernant l'acquisition de terrains et qu'elle a pris l'engagement de le faire.

Sea Breeze n'est pas parvenue à une entente avec les propriétaires des terrains dont elle a besoin, mais le *Règlement de l'Office national de l'énergie concernant l'électricité* n'exige pas que l'auteur d'une demande de certificat visant une ligne internationale de transport d'électricité dépose des accords d'acquisition de terrains définitifs à l'appui de sa demande. Plus précisément, la Loi sur l'ONÉ n'exige pas que le processus d'acquisition de terrains soit terminé au moment du dépôt de la demande ni même avant la délivrance d'un certificat. Par conséquent, selon l'Office, il n'est pas nécessaire que Sea Breeze ait mené à bien son processus d'acquisition de terrains ou qu'elle ait satisfait aux exigences de l'article 77 de la Loi sur l'ONÉ avant que l'Office rende une décision au sujet de la demande.

L'Office constate que BC Hydro et Sea Breeze sont disposées à poursuivre les négociations. L'Office note également que Sea Breeze s'est engagée à poursuivre les entretiens avec Goodwill et à essayer d'améliorer ses rapports avec cette dernière. Dans l'éventualité où la LIT serait approuvée, l'Office invite les parties à continuer à collaborer pour en arriver à une solution mutuellement satisfaisante.

L'Office a examiné la démarche que Sea Breeze a adoptée au chapitre de l'acquisition de terrains et la juge appropriée.

Chapitre 6

# Consultations

## 6.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a déclaré qu'elle a accompli les activités suivantes au chapitre de la consultation relative au projet :

- appels téléphoniques et envoi de lettres, de courriels et de télécopies accompagnés de renseignements de base et de cartes pour présenter le projet aux parties prenantes et aux administrations municipales;
- courriels, lettres et appels téléphoniques adressés aux propriétaires, aux résidents locaux et aux parties prenantes pour les informer des assemblées portes ouvertes;
- rencontres avec des groupes d'intérêts, organisées à la demande du promoteur et des groupes en question;
- publication d'annonces dans les journaux locaux pour aviser le grand public et d'autres parties de la tenue des assemblées portes ouvertes;
- diffusion de communiqués et autres contacts avec les médias (p. ex. entrevues) pour présenter de l'information sur la LIT;
- tenue de cinq réunions et assemblées portes ouvertes pour fournir des renseignements techniques sur la LIT et solliciter une rétroaction verbale et écrite (formulaire de commentaires);
- production de matériels de présentation à utiliser au cours des assemblées portes ouvertes et réunions avec les parties prenantes, les Premières nations et les organismes gouvernementaux;
- création d'un site Web consacré au projet;
- distribution de prospectus, de feuillets de documentation et d'autres renseignements connexes sur le projet.

Sea Breeze a déclaré qu'elle a pris contact avec la Nation d'Esquimalt et la Première nation de Songhees en décembre 2004, une fois qu'il est devenu apparent que la ligne de transport serait située dans la région du Grand Victoria et passerait sur leurs territoires traditionnels.

Le 20 mai 2005, Sea Breeze et la Nation d'Esquimalt ont signé une entente de protocole qui définissait un processus de partage d'information et fournissait un point de départ pour les entretiens sur les retombées pour la collectivité. Sea Breeze discute des modalités d'une entente de protocole semblable avec la Première nation de Songhees.

Sea Breeze a indiqué qu'elle a commencé par rencontrer les ingénieurs municipaux pour définir des options de tracé préliminaires. Par la suite, elle s'est mise à planifier des événements publics et à contacter d'autres organismes locaux, comme les chambres de commerce et les organisations

de loisirs. Avant la première rencontre communautaire en juillet 2005, Sea Breeze a posté des dépliants aux propriétaires et aux résidents situés le long du tracé proposé pour présenter brièvement le projet et les convier à l'assemblée portes ouvertes.

Sea Breeze a mentionné qu'avant le dépôt de sa demande, elle a mené un programme d'information publique ciblant les trois districts dans lesquels le tracé proposé devait passer (Esquimalt, View Royal et Highlands). Les activités communautaires servant à présenter le projet ont pris la forme d'assemblées portes ouvertes qui ont eu lieu de juillet à novembre 2005. En réponse aux préoccupations de certains résidents d'Esquimalt qui disaient n'avoir pas pu assister à l'assemblée de juillet, Sea Breeze a organisé une rencontre de suivi à Esquimalt en novembre 2005.

En juillet et novembre 2005, le personnel de Sea Breeze a fait du porte-à-porte dans le secteur de la plage Fleming pour livrer aux résidents locaux des lettres, des prospectus fournissant un aperçu du projet et des avis des assemblées publiques à venir. De plus, le personnel de Sea Breeze a mené des consultations porte-à-porte en novembre 2005, le long du tracé proposé, dans le secteur du parc Francis dans View Royal.

Sea Breeze a indiqué qu'elle a dressé une liste des parties prenantes qui souhaitaient être tenues au courant de l'avancement du projet et qu'elle leur a envoyé des mises à jour tout au long du processus. Les mises à jour avaient pour but de garder le contact avec les résidents locaux et de leur rappeler de communiquer avec Sea Breeze s'ils avaient des questions ou des préoccupations.

Sea Breeze a poursuivi les consultations auprès du public tout au long de l'instance et s'est engagée à les continuer dans le futur.

## 6.2 Positions des parties

Les deux Premières nations ont fourni des renseignements à Sea Breeze sur l'usage courant et passé des terres à des fins traditionnelles, et cette information a été incorporée dans la demande. Les Premières nations d'Esquimalt et de Songhees et la coalition Sencot'en Alliance[4] ont sollicité le statut d'intervenant dans le cadre du processus d'audience de l'ONÉ, se disant intéressées par tout projet réalisé sur leurs territoires traditionnels et tout effet qu'un tel projet pouvait avoir sur leur usage des terres à des fins traditionnelles. Cependant, aucune des Premières nations n'a pris part à l'audience ni exprimé des préoccupations au sujet des effets du projet.

Plusieurs résidents ont présenté des lettres de commentaires dans lesquelles ils s'inquiétaient de ce que Sea Breeze n'avait pas mené des consultations suffisantes.

Les auteurs d'une lettre de commentaires se sont dits alarmés par le nombre de résidents dans leur quartier, adjacent à la rue Lampson à Esquimalt, qui n'étaient pas au courant du projet de LIT. Ils ont soutenu que le processus de préavis public avait été plutôt inadéquat et que, selon eux, la LIT proposée aurait soulevé beaucoup plus d'opposition dans le public s'il y avait eu un processus d'information publique plus exhaustif.

---

4 La coalition Sencot'en Alliance regroupe les Premières nations de Tsawout, de Tsartlip, de Pauquachin et de Semiahmoo, dont le territoire traditionnel comprend des parties du tracé proposé.

Ils ont soutenu également que le processus de préavis public s'était appuyé en grande partie sur la publication d'annonces dans certains journaux et que, dans le monde d'aujourd'hui, les annonces dans la presse écrite ne sont plus un moyen sûr de rejoindre la population parce que l'effectif-lecteurs a baissé dans les dernières années.

Les mêmes auteurs ont fait valoir que les personnes résidant à trois pâtés de maison ou moins de part et d'autre du tracé proposé et les usagers fréquents des secteurs situés sur le tracé, ou à proximité de celui-ci, auraient dû être informés directement de la proposition par le dépôt d'avis dans leurs boîtes aux lettres et au moyen de babillards placés le long du tracé, spécialement dans les parcs, les écoles et les terrains de golf.

Les auteurs d'une autre lettre de commentaires ont souligné que tous ceux et toutes celles à qui ils avaient parlé du projet étaient très préoccupés par l'apparente rapidité avec laquelle la demande concernant la LIT avait franchi les diverses étapes du processus d'approbation. Ils ont prétendu que nombre d'entreprises et de résidents d'Esquimalt n'avaient appris les détails du projet que le 26 octobre 2005. Sea Breeze avait tenu la première consultation publique en juillet 2005, mais beaucoup de gens n'en avaient pas entendu parler, pensaient ne pas être concernés par le projet ou trouvaient que la consultation avait lieu à un moment inopportun. Les auteurs ont soutenu, de plus, que beaucoup de gens ne reçoivent pas les journaux dans lesquels plusieurs des avis de la consultation publique avaient paru. Par conséquent, les auteurs trouvaient que les résidents concernés avaient eu bien peu de temps pour faire de la recherche et analyser la situation courante, ou se renseigner sur Sea Breeze.

Certaines des personnes qui ont assisté à l'assemblée portes ouvertes d'Esquimalt en juillet 2005 ont noté qu'elles n'avaient pas l'impression d'avoir reçu un préavis adéquat et quelques résidents locaux ont communiqué avec Sea Breeze après l'assemblée pour l'aviser qu'ils n'avaient pas pu assister, mais qu'ils voulaient participer à toute autre consultation future tenue dans le secteur.

Tel qu'il a déjà été mentionné, Goodwill, un propriétaire de terrain privé dont les propriétés sont coupées par le tracé 1, a exprimé des préoccupations au sujet de la consultation que Sea Breeze avait effectuée dans son cas, la jugeant insuffisante. Le chapitre 5 fournit des détails sur la consultation que Sea Breeze a menée auprès de Goodwill.

***Opinion de l'Office***

L'Office estime que la démarche et le calendrier de consultation que Sea Breeze a appliqués avant le dépôt de sa demande étaient conformes aux exigences prescrites dans l'ébauche du *Guide de dépôt – Électricité* de l'ONÉ, en date d'octobre 2005. Ce dernier exige que le promoteur conçoive un programme de consultation adapté à la nature du projet, En l'occurrence, Sea Breeze a employé diverses méthodes de notification selon la mesure dans laquelle les parties prenantes (p. ex., Premières nations, organismes gouvernementaux, résidents, entreprises, usagers des terres de loisirs, etc.) seraient touchées par le projet.

Après le dépôt de sa demande, Sea Breeze a poursuivi les consultations auprès du public pendant toute la durée de l'audience. Sea Breeze s'est aussi engagée à continuer les consultations dans le futur.

En particulier, l'Office constate que Sea Breeze a tenu une assemblée publique supplémentaire à Esquimalt au profit des résidents qui n'avaient pas pu assister à l'assemblée portes ouvertes de juillet 2005. En outre, Sea Breeze a dressé une liste des parties prenantes qui souhaitaient être tenues au courant de l'avancement du projet et leur a envoyé des mises à jour tout au long du processus.

Par conséquent, l'Office estime que les démarches de consultation que Sea Breeze a accomplies avant le dépôt de sa demande et pendant le processus d'audience étaient appropriées.

Dans l'éventualité où un certificat serait délivré, l'Office s'attendrait à ce que Sea Breeze continue à consulter les parties prenantes éventuellement touchées avant, pendant et après la construction de la LIT et pendant toute la vie utile du projet, si c'est nécessaire.

Chapitre 7

# Questions environnementales et socio-économiques

## 7.1 Rapport d'examen environnemental préalable établi en vertu de la LCÉE

Tel qu'il est mentionné au chapitre 1 des Motifs de décision, l'Office a établi un REEP à l'égard du projet de Sea Breeze pour satisfaire aux exigences de la LCÉE et s'acquitter de ses responsabilités en vertu de l'article 58.16 de la Loi sur l'ONÉ.

Le REEP décrit le projet, le milieu d'implantation et la méthode d'évaluation utilisée par l'Office, ainsi que les éventuels effets environnementaux et socio-économiques et les mesures d'atténuation que Sea Breeze a proposées. Enfin, le REEP évalue l'importance probable des effets environnementaux et socio-économiques négatifs pouvant découler du projet.

Tous les effets environnementaux et socio-économiques connus, qui sont relevés dans la LCÉE, ont été évalués dans le cadre du REEP. L'Office a fait une analyse détaillée des effets environnementaux négatifs éventuels lorsque le projet soulevait des questions complexes ou des sources de préoccupation pour le public. Ainsi, les aspects suivants sont analysés en détail dans le REEP :

- endommagement ou destruction d'arbres mûrs – la condition 12 traite de cet aspect, entre autres éléments;
- remise en suspension de sédiments contaminés dans l'océan – la condition 27 traite de cet aspect;
- variation du champ magnétique (CM) et de la température et fuites de tension dans le milieu marin – la condition 12 traite de ces aspects, entre autres éléments;
- variation du niveau du CM et du CÉM dans le milieu terrestre (incidence possible sur les humains);
- changement du niveau sonore à proximité du chantier de FDH (incidence possible sur les humains) – les conditions 11 et 26 traitent de cet aspect;
- destruction ou endommagement de ressources patrimoniales non détectées auparavant – les conditions 23, 24 et 29 traitent de cet aspect;
- incidence délétère sur les puits d'eau – les conditions 25 et 30 traitent de cet aspect;
- incidence sur les résidents locaux du bruit causé par l'exploitation de la station de conversion – les conditions 20 et 36 traitent de cet aspect;
- impossibilité pour les pêcheurs de se servir de grappins pour récupérer des lignes et des pièges – la condition 19 et la condition 12, en partie, traitent de cet aspect.

De plus, le REEP tient compte des observations qui ont été formulées au cours de l'audience et recommande les conditions dont il y aurait lieu d'assortir tout certificat éventuel. Le REEP

examine spécifiquement les observations des intervenants qui ont proposé l'ajout d'autres conditions relatives à l'environnement ou des modifications aux conditions provisoires établies par l'Office. Cela comprend les observations des pêcheurs commerciaux concernant l'enfouissement du câble, une étude pré-installation de la distribution des stocks de poisson, la surveillance post-installation du mouvement des sédiments, l'établissement d'un système de communication pour signaler les cas d'emmêlement d'engins de pêche et l'indemnisation en cas de perte d'équipement, le fait qu'il est imprudent de pêcher dans des zones où le câble est exposé et la protection contre des poursuites en justice dans l'éventualité où des engins de pêche s'emmêleraient dans le câble et l'endommageraient. De plus, Goodwill a fait des observations concernant l'incidence sur les puits d'eau, Esquimalt a parlé des CÉM, et la ville de View Royal a formulé des commentaires au sujet du bruit et des CÉM.

Après la partie orale de l'audience, une ébauche du REEP a été mise à la disposition des autres autorités responsables et du public afin de recueillir leurs commentaires. Le REEP définitif intègre les commentaires reçus qui sont pertinents, expose l'opinion de l'Office et renferme la détermination faite par l'Office en vertu de la LCÉE.

***Opinion de l'Office***

Ayant examiné le REEP établi en conformité avec l'ordonnance d'audience EH-1-2006 et la LCÉE, l'Office juge que, pourvu que soient mises en œuvre les mesures d'atténuation proposées et les conditions recommandées dans le REEP, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, ce qui comprend les effets socio-économiques évalués dans le REEP.

## 7.2 Infrastructure et services

Les questions d'infrastructure telles que la gestion de la circulation routière et la qualité et la quantité d'eau sont traitées dans le REEP.

Outre les questions socio-économiques évaluées dans le REEP, l'Office a examiné, en vertu de la Loi sur l'ONÉ, d'autres aspects socio-économiques ayant trait à l'infrastructure et aux services.

Les questions d'ingénierie et de conception ayant trait aux interactions possibles entre la LIT et l'infrastructure en place sont examinées au chapitre 4 des présents Motifs de décision.

### 7.2.1 Position de Sea Breeze

Sea Breeze a affirmé qu'elle a discuté de la LIT en détail avec les ingénieurs municipaux d'Esquimalt et de la ville de View Royal. Les questions abordées au cours de ces réunions comprenaient les aspects techniques de la construction du projet, ainsi que les types d'installations de service public situées le long du tracé proposé. Sea Breeze a déclaré qu'elle discutera des normes et des critères de conception et de construction de la LIT au moment d'en établir l'alignement détaillé et de négocier une entente d'accès pour l'utilisation d'emprises municipales.

### 7.2.2 Positions des parties

Selon Esquimalt, c'est au moment d'établir l'alignement détaillé que Sea Breeze tiendra compte de ses préoccupations concernant les interactions possibles entre la LIT et les services publics existants et y remédiera.

Esquimalt a indiqué que l'alignement détaillé fournira les renseignements suivants :

- on connaîtra la profondeur des installations d'infrastructure existantes afin de déterminer la profondeur à laquelle le câble doit être posé pour garantir la sécurité des travailleurs;
- on connaîtra le nombre et l'emplacement des croisements d'installations d'infrastructure de façon à résoudre les problèmes d'intégrité;
- les contraintes imposées à l'égard du tracé de futures installations de service public seront prises en considération au moment de choisir le tracé précis de la LIT.

La ville de View Royal et Esquimalt ont dit s'intéresser aux effets que la LIT pourrait avoir sur les voies publiques sous lesquelles elle serait posée. En particulier, la ville de View Royal a suggéré que les effets sur le revêtement des routes devraient être mentionnés dans l'ébauche de condition concernant l'infrastructure.

***Opinion de l'Office***

L'Office juge que les interactions possibles entre la LIT et l'infrastructure existante pourraient être résolues convenablement au cours de l'étape de l'alignement détaillé, tel que Sea Breeze et Esquimalt l'ont indiqué. De plus, l'Office assortirait tout certificat qu'il pourrait délivrer d'une condition exigeant que Sea Breeze répertorie toutes les installations d'infrastructure que la LIT doit croiser et confirme qu'elle a obtenu tous les accords ou permis de croisement requis concernant ces installations (condition 21). L'Office souligne que, dans le contexte de cette condition, l'expression « installation d'infrastructure » est prise au sens large et comprend les chemins de fer ainsi que les services publics et tout autre aménagement touché.

## Chapitre 8

# Dispositif

Les chapitres qui précèdent constituent la décision et les motifs de décision de l'Office relativement à la demande entendue au cours de l'instance EH-1-2006. À la lumière de la preuve produite, l'Office estime que la ligne internationale de transport d'électricité proposée est d'utilité publique et qu'elle le demeurera à l'avenir. L'Office approuve la demande que Sea Breeze a présentée aux termes des articles 58.16 et 58.23 de la Loi sur l'ONÉ concernant une nouvelle LIT marchande HTCC de ± 150 kV et, sous réserve de l'agrément de la Gouverneure en conseil, il délivrera un certificat d'utilité publique assorti des conditions énoncées à l'annexe II.

E. Quarshie
Membre présidant l'audience

D.W. Emes
Membre

C.L. Dybwad
Membre

Calgary (Alberta)
Septembre 2006

## Annexe I

# Liste des questions

Dans l'ordonnance d'audience EH-1-2006, l'Office a relevé les questions suivantes en vue de leur examen au cours de l'instance :

1. La nécessité des installations proposées.

2. Le caractère approprié de la conception des installations proposées.

3. La sécurité de la conception et de l'exploitation des installations proposées.

4. Les éventuels effets environnementaux, et répercussions socio-économiques, des installations proposées. Les éléments décrits au paragraphe 16(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* seront également considérés.

5. Le caractère approprié du tracé choisi et des terres requises.

6. Les conditions dont devrait s'assortir toute approbation accordée par l'Office.

## Annexe II

# Conditions liées au certificat

**Conditions générales**

1. La ligne internationale de transport d'électricité et les installations connexes devant être construites et exploitées en vertu du présent certificat (ligne de transport) appartiendront à Sea Breeze Victoria Converter Corporation (Sea Breeze) et seront exploitées par cette dernière.

2. Sea Breeze ne peut vendre, aliéner, louer ou autrement céder tout ou partie de la ligne de transport à aucune partie, sans l'autorisation préalable de l'Office.

3. La ligne de transport doit être exploitée à la tension de conception nominale de +/- 150 kV.

4. Sea Breeze doit veiller à ce que la ligne de transport soit conçue, fabriquée, située, construite, mise en place et exploitée conformément aux plans, devis et autres renseignements ou engagements présentés dans sa demande, dans la preuve produite à l'instance EH-1-2006 et dans tout document connexe.

5. Sea Breeze doit concevoir, construire et exploiter la ligne de transport de façon à ce qu'elle soit conforme à l'actuel Code canadien de l'électricité, aux normes en vigueur de l'Association canadienne de normalisation et à toute autre norme pertinente s'appliquant à la conception, la construction et l'exploitation de lignes de transport d'électricité.

6. Sea Breeze doit appliquer ou faire appliquer toutes les politiques, pratiques, mesures d'atténuation, recommandations et procédures concernant la protection de l'environnement et la promotion de la sécurité qui sont mentionnées dans sa demande ou ont autrement été produites dans sa preuve durant l'instance EH-1-2006, ou dont elle a convenu dans des documents connexes.

7. Avant de programmer ou de fournir un service de transport à l'intention d'une partie qui propose ou projette d'exporter de l'électricité depuis le Canada au moyen de la ligne de transport, Sea Breeze doit confirmer que la partie a obtenu tout permis ou toute licence nécessaire autorisant les exportations prévues.

8. Sea Breeze doit se conformer à toutes les conditions prévues au présent certificat à moins d'indication contraire de l'Office.

**Avant la construction, en général**

**9. Vérification de la conformité**

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins cent trente (130) jours avant la date prévue du début de la construction, un tableau énumérant l'ensemble des engagements, promesses et conditions convenus, et les échéances associées à chacun.

**10. Évaluation des risques associés au forage dirigé horizontal (FDH) et plans d'urgence**

Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office, au moins cent vingt (120) jours avant la date prévue du début de la construction, une évaluation des risques associés au FDH qui indique :

a) les risques éventuels pouvant surgir au cours des travaux de FDH à la plage Fleming;

b) les plans d'urgence qui seront mis en application si un des risques mentionnés se matérialise au cours des travaux de FDH à la plage Fleming.

**11. Évaluation du bruit au chantier de FDH**

Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office, au moins cent vingt (120) jours avant la date prévue du début de la construction, un rapport d'évaluation du bruit associé à l'exécution du FDH à la plage Fleming, qui contient les renseignements suivants :

a) les niveaux de bruit ambiant actuels aux résidences les plus touchées;

b) les niveaux de bruit prédits aux résidences les plus touchées, en l'absence de toute mesure d'atténuation du bruit causé par le FDH;

c) le niveau de bruit prédit à la résidence la plus touchée, après la mise en œuvre des diverses mesures d'atténuation du bruit associé au FDH qui sont disponibles;

d) une ou plusieurs cartes isopsophiques indiquant les résidences éventuellement touchées pour différents niveaux de bruit;

e) une description des effets éventuels sur la santé de l'exposition aux niveaux de bruit prédits pendant différentes périodes.

**12. Rapports environnementaux pré-construction**

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office les rapports ou plans suivants au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue du début de la construction :

a) les résultats du relevé des mauvaises herbes et le programme connexe de répression des mauvaises herbes;

b) le plan de protection des arbres;

c) le plan de franchissement de cours d'eau, y compris les stratégies d'atténuation et techniques de construction propres à chaque site;

d) le plan de revégétalisation des zones riveraines;

e) le plan de surveillance sous-marine.

**13. Relevé pré-construction des plantes rares**

Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office, au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue du début de la construction, un relevé des plantes rares contenant les renseignements suivants :

a) les résultats du relevé, ainsi que toutes les stratégies d'atténuation définies pour protéger les espèces en péril trouvées;

b) la preuve que des consultations ont eu lieu avec Environnement Canada et que celui-ci est satisfait des mesures d'atténuation proposées.

Sea Breeze ne pourra entamer les travaux de construction avant que l'Office ait approuvé son relevé des plantes rares.

**14 Roches potentiellement acidogènes (RPA)**

Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office, au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue du début de la construction, un plan propre au projet concernant les roches potentiellement acidogènes (RPA) qui contient les renseignements suivants :

a) les objectifs d'atténuation que Sea Breeze se propose et des buts mesurables pour le plan RPA;

b) les méthodes et les procédés à employer pour atteindre les objectifs d'atténuation;

c) les critères d'évaluation de l'atteinte des objectifs d'atténuation;

d) la fréquence des activités de surveillance dans le ou les secteurs problématiques le long de l'emprise ou dans les espaces de travail temporaires.

Sea Breeze ne pourra entamer les travaux de construction avant que l'Office ait approuvé son plan RPA.

**15. Plan de protection de l'environnement (PPE)**

Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction, une mise à jour de son plan de protection de l'environnement (PPE) propre au projet. Il s'agira d'une compilation exhaustive de l'ensemble des procédures de protection de l'environnement, mesures d'atténuation et engagements en matière de surveillance dont Sea Breeze a fait état dans sa demande concernant la ligne de transport, ses dépôts ultérieurs et la preuve qu'elle a produite durant l'instance EH-1-2006, ou dont elle a autrement convenu dans des documents connexes. Le PPE exposera les critères de mise en œuvre de toutes les procédures et mesures, et confirmera que Sea Breeze a l'intention d'honorer tous ses engagements.

Le PPE doit inclure, sans y être limité, les éléments suivants :

a) les procédures relatives à la protection de l'environnement, y compris des plans propres à chaque site, les critères de mise en œuvre des procédures, les mesures d'atténuation et les activités de surveillance applicables à toutes les étapes et activités du projet;

b) un programme d'orientation détaillant de quelle façon et avec quelle fréquence les engagements énoncés dans le PPE doivent être communiqués au personnel sur le terrain;

c) un plan de remise en état comprenant une description de l'état dans lequel Sea Breeze entend remettre et conserver l'emprise après la fin de la construction, ainsi que des objectifs mesurables de remise en état;

d) une preuve établissant que des consultations ont eu lieu avec les autorités réglementaires compétentes, les propriétaires fonciers ou d'autres parties prenantes, qui confirme que les parties sont satisfaites des mesures d'atténuation proposées ou expose les sources de préoccupation qui subsistent et les raisons pour lesquelles celles-ci ne peuvent être réglées à la satisfaction des parties.

Sea Breeze ne pourra entamer les travaux de construction avant que l'Office ait approuvé son PPE.

## 16. Approbations canadiennes

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction, la confirmation que les approbations requises ont été obtenues de la part des organismes de réglementation compétents et de la British Columbia Safety Authority à l'égard des normes de conception et d'installation proposées.

## 17. Approbations américaines

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction, la confirmation que toutes les approbations réglementaires et tous les permis requis, aux paliers fédéral et de l'État, ont été obtenus aux États-Unis à l'égard des normes d'électricité et des pratiques d'installation, relativement à la portion américaine du projet de ligne de transport Juan de Fuca.

## 18. Rapport du Western Electricity Coordinating Council (WECC)

Sea Breeze doit déposer les renseignements suivants auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction :

a) le rapport du WECC établissant si la ligne de transport aura une incidence importante sur les capacités de transfert d'électricité entre l'Alberta et la Colombie-Britannique ou l'exploitation de tout autre réseau de transport interprovincial ou international servant à l'importation ou l'exportation d'électricité;

b) les sujets de préoccupation ou enjeux soulevés par le rapport du WECC qui n'ont pas été résolus, y compris tout besoin identifié de moderniser ou de modifier des réseaux en place;

c) aux fins d'approbation, les autres mesures d'atténuation que Sea Breeze appliquerait pour remédier aux préoccupations ou aux enjeux soulevés, tel qu'indiqué au point b).

**19. Plan d'atténuation concernant l'équipement (de pêche) irrécupérable**

Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction, un plan d'atténuation concernant l'équipement (de pêche) irrécupérable, qui comprend les renseignements suivants :

a) la méthode et la fréquence des communications avec l'industrie de la pêche au sujet de tronçons de câble que l'on sait être exposés ou enfouis à faible profondeur;

b) la méthode et la fréquence des communications avec l'industrie de la pêche au sujet des pratiques de gestion optimales à appliquer pour disposer et récupérer des engins de pêche dans le couloir du câble;

c) la méthode et la fréquence des communications avec l'industrie de la pêche au sujet des protocoles normaux à suivre pour la récupération d'engins de pêche perdus dans le couloir du câble, y compris les critères d'abandon de l'effort de récupération pour des motifs de sécurité du navire et de l'équipage et d'autres considérations;

d) une description des consultations tenues avec les membres de l'industrie de la pêche au cours de l'élaboration du plan.

**20. Bruit provenant de la station de conversion**

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction, une évaluation du bruit provenant de la station de conversion. L'évaluation comprendra les renseignements suivants :

a) les niveaux de bruit ambiant actuels, pendant le jour et la nuit, en l'absence de la station de conversion;

b) une analyse des niveaux de bruit permissibles (guide 38 de l'Alberta Energy and Utilities Board ou autre norme de l'industrie) proposés pour la station;

c) les mesures d'atténuation complémentaires que Sea Breeze mettrait en œuvre relativement au point b), le cas échéant;

d) une description des consultations tenues sur la question avec les résidents locaux et les autorités municipales, y compris les préoccupations soulevées et la façon dont celles-ci ont été ou seront résolues.

## 21. Infrastructure

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date prévue du début de la construction, une liste de toutes les installations d'infrastructure que la ligne de transport doit croiser et la confirmation que Sea Breeze a obtenu tous les accords ou permis de croisement requis concernant ces installations.

## 22. Sécurité en matière de construction

Sea Breeze doit déposer les renseignements suivants auprès de l'Office, au moins trente (30) jours avant la date prévue du début de la construction :

a) le manuel de sécurité à suivre pendant la construction de la ligne de transport;

b) les grandes lignes du programme de formation en matière de sécurité qui sera mis en œuvre pour la construction de la ligne de transport.

## 23. Évaluation de l'incidence sur le plan archéologique (ÉIA)

Sea Breeze doit déposer les documents suivants auprès de l'Office, au moins trente (30) jours avant la date prévue du début de la construction :

a) l'ÉIA pour le tracé de la ligne de transport, les sous-stations et la plate-forme de FDH;

b) des copies de toute correspondance reçue des responsables provinciaux des ressources archéologiques et patrimoniales, ou un résumé des discussions tenues avec ces derniers, concernant la recevabilité de l'ÉIA de Sea Breeze et les mesures d'atténuation proposées à l'égard du tracé de la ligne de transport, des sous-stations et de la plate-forme de FDH.

## 24. Rapports archéologiques

Sea Breeze doit déposer les documents suivants auprès de l'Office, au moins quatorze (14) jours avant la date prévue du début de la construction :

a) une copie de l'évaluation préliminaire effectuée par un archéologue dans les zones présentant un potentiel archéologique moyen à élevé le long du tracé terrestre définitif afin de déterminer le périmètre au sol précis de la ligne de transport et de définir les mesures à prendre au cas où de nouveaux artefacts ou des vestiges seraient découverts;

b) une copie du rapport de l'archéologue sous-marin sur l'emplacement des éléments archéologiques sous-marins, fondé sur un examen des données de relevés vidéographiques et d'autres études recueillies précédemment, y compris les recommandations de l'archéologue ou ses demandes concernant des reconnaissances complémentaires ou la modification du tracé.

**25. Puits d'eau**

Au moins quatorze (14) jours avant la date prévue du début de la construction, Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office et des propriétaires des puits un rapport sur la qualité et la quantité d'eau dans les puits d'eau situés à moins de 200 m du périmètre au sol de la ligne de transport. Le rapport présentera les résultats des tests pré-construction effectués dans les puits d'eau, une description de la méthode de test utilisée et une analyse des résultats.

**Avant l'exécution de composantes précises de l'étape de la construction**

**26. Plan de réduction du bruit au chantier de FDH**

(1) Au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant le début des travaux de FDH à la plage Fleming, Sea Breeze doit soumettre à l'approbation de l'Office un plan de réduction du bruit concernant l'exécution de jour, et éventuellement de nuit, des travaux de FDH, qui contient les renseignements suivants, sans y être limité :

a) les niveaux de bruit ambiant actuels aux résidences les plus touchées;

b) le niveau de bruit prédit aux résidences les plus touchées en l'absence de toute mesure d'atténuation du bruit causé par le FDH;

c) les mesures d'atténuation proposées à l'égard du bruit causé par le FDH;

d) le niveau de bruit prédit à la résidence la plus touchée après la mise en œuvre des mesures d'atténuation;

e) une ou plusieurs cartes isopsophiques indiquant les résidences éventuellement touchées pour différents niveaux de bruit;

f) un programme de surveillance du bruit, précisant les endroits à surveiller, la méthode et l'échéancier;

g) les critères qui seront employés pour déterminer si le FDH doit être interrompu à cause du bruit;

h) les critères qui seront employés pour déterminer les cas où le canton d'Esquimalt et l'Office doivent être informés de pointes de bruit;

i) la confirmation que les résidents éventuellement touchés par le bruit du FDH ont été informés des coordonnées de Sea Breeze pour lui faire part de leurs préoccupations concernant le bruit associé au FDH, le cas échéant;

j) un programme de résolution des plaintes concernant le bruit.

(2) Dans l'éventualité où Sea Breeze demanderait une dérogation à l'arrêté sur le bruit du canton d'Esquimalt, elle devra présenter en même temps une copie de la demande à l'Office. S'ils ne figurent pas dans la demande faite au canton d'Esquimalt, Sea Breeze devra fournir aussi à l'Office les renseignements suivants :

a) les niveaux de bruit attendus durant le jour et la nuit;

b) une description des consultations tenues avec le canton d'Esquimalt et les résidents éventuellement touchés, ainsi que les préoccupations soulevées, le cas échéant, et les mesures que Sea Breeze entend prendre pour les résoudre.

**27. Sédiments marins**

Au moins trente (30) jours avant la date prévue du début de la construction du tronçon marin, Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office un rapport qui :

a) indique le couloir marin choisi au moyen d'une carte ou d'un schéma;

b) expose les résultats du programme d'échantillonnage, y compris, sans y être limité, les résultats de l'échantillonnage pour vérifier la présence de contaminants près de pointe Macaulay.

**28. Programme de dynamitage**

Au moins sept (7) jours avant le dépôt de ses plans, profils et livres de renvoi, Sea Breeze doit présenter son programme de dynamitage à l'Office, lequel doit :

a) établir que les règlements provinciaux et arrêtés municipaux seront respectés;

b) faire état des démarches de consultation et de notification du public, et des mesures d'atténuation définies en réponse aux préoccupations;

c) exposer comment le programme sera exécuté de manière à protéger les employés de Sea Breeze et le public, ainsi que les éléments d'infrastructure et les bâtiments à proximité des chantiers de dynamitage.

**Pendant la construction**

**29. Anomalie sous-marine**

Au moins quatorze (14) jours avant la date prévue du début du FDH à la plage Fleming, Sea Breeze doit présenter les renseignements suivants à l'Office, selon le cas :

a) soit un rapport décrivant l'anomalie située près du point de sortie du FDH (décrite dans l'évaluation archéologique globale [*Archaeological Overview Assessment*]), si une vérification in situ a été effectuée;

b) soit un exposé des méthodes définies pour empêcher que les ancres et les chaînes déposées autour du point de sortie du FDH ne perturbent la zone, si une vérification in situ n'a pas été effectuée.

**30. Puits d'eau**

Dans les trois (3) jours suivant l'utilisation d'explosifs à un endroit donné, Sea Breeze effectuera des tests pour vérifier la qualité et la quantité d'eau dans les puits d'eau situés à moins de 200 m de ce seul chantier de dynamitage. Sea Breeze présentera un rapport à l'Office et aux propriétaires de ces puits, au plus trente (30) jours après l'achèvement des tests, qui analyse les résultats des tests et propose d'éventuelles mesures d'atténuation, s'il y a lieu.

**Avant la mise en exploitation**

**31. Manuel d'exploitation et d'entretien**

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date de la mise en service de la ligne de transport, le manuel d'exploitation et d'entretien de la ligne de transport. Le manuel exigera que Sea Breeze effectue des vérifications documentées de ses registres et des inspections des installations et de l'emprise de la ligne de transport pour confirmer qu'elle se conforme aux prescriptions du manuel. De plus, le manuel comprendra un calendrier ou un processus de révision périodique et de mise à jour, s'il y a lieu, pour garantir qu'il reflète les exigences réglementaires en vigueur et les pratiques courantes reconnues dans l'industrie. Le manuel, le programme et les procédures connexes seront mis à la disposition de l'Office pour qu'il les examine et les vérifie périodiquement. Le manuel devrait inclure les éléments suivants, sans y être limité :

a) les exigences et les plans concernant l'entretien et la surveillance continus des installations matérielles de la ligne de transport;

b) un programme de sensibilisation du public visant à renseigner la population sur les dangers permanents associés à la ligne de transport;

c) les numéros que le public peut composer pour signaler des problèmes et des sujets de préoccupation;

d) les besoins en formation du personnel appelé à mettre en application les directives du manuel.

**32. Exploitant de la ligne de transport**

Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office, au moins soixante (60) jours avant la date de la mise en service de la ligne de transport, le nom de l'exploitant de la ligne de transport et une documentation établissant que l'exploitant possède les qualifications nécessaires pour exploiter et entretenir la ligne de transport comme l'exigent les normes et procédures énoncées dans le manuel d'exploitation et d'entretien (Condition 31). De plus, Sea Breeze doit prévenir l'Office par écrit si elle résilie ou modifie autrement les arrangements ou engagements visés par la présente condition.

**33. Politique sur la santé, la sécurité et la protection de l'environnement et plan d'intervention en cas d'urgence**

Au moins quatorze (14) jours avant la date de la mise en service de la ligne de transport, Sea Breeze doit présenter à l'Office les documents suivants applicables à la ligne de transport :

a) la politique sur la santé, la sécurité et la protection de l'environnement;

b) le plan d'intervention en cas d'urgence.

**Après la construction et pendant l'exploitation**

**34. Confirmation de la conformité aux conditions par un dirigeant de l'entreprise**

Dans les trente (30) jours suivant la date de la mise en service de la ligne de transport, Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office un avis, de la part d'un dirigeant de l'entreprise, confirmant que les installations approuvées ont été réalisées et construites conformément à toutes les conditions pertinentes du certificat. Si la conformité avec l'une ou l'autre de ces conditions ne peut pas être confirmée, la société doit en présenter les raisons par écrit à l'Office.

**35. Dessins d'après exécution**

Dans les soixante (60) jours suivant la date de la mise en service de la ligne de transport, Sea Breeze doit présenter à l'Office les dessins d'après exécution indiquant l'emplacement de toutes les installations, y compris, sans y être limitées, la station de conversion, le câble et les tapis de protection sous-marins.

**36. Évaluation du bruit à la station de conversion**

Dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date de la mise en service de la ligne de transport, Sea Breeze doit présenter à l'Office une évaluation du bruit post-construction pour apprécier l'efficacité des mesures d'atténuation mises en œuvre à la station de conversion, en application de la condition 20.

**37. Récupération du panope**

Au plus tard le 31 janvier des première, deuxième et cinquième années suivant la date de la mise en service de la ligne de transport, Sea Breeze doit déposer auprès de l'Office un rapport de surveillance post-construction concernant le rétablissement du panope, lequel devra :

a) indiquer au moyen d'une carte ou d'un schéma le ou les endroits choisis pour faire le suivi de la le rétablissement du panope;

b) analyser la méthode scientifique sous-tendant le programme de le rétablissement;

c) exposer les critères à employer pour vérifier l'exactitude des prédictions de l'évaluation environnementale;

d) évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées avant, pendant et après la construction;

e) indiquer l'état courant des problèmes relevés, notamment s'ils ont été réglés ou non;

f) présenter les mesures que Sea Breeze propose de prendre pour résoudre les problèmes non réglés et le calendrier établi à cette fin.

## 38. Expiration du certificat

Sauf avis contraire de la part de l'Office, donné avant le 31 août 2009, le présent certificat expire le 31 août 2009 à moins que les travaux de construction liés à la ligne de transport n'aient débuté à cette date.